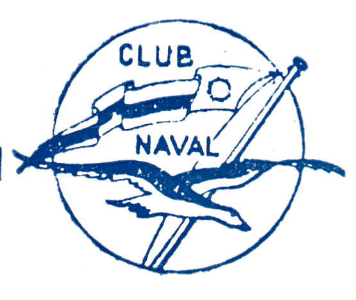
TENIENTE DE NAVIO (CIME) (R)
HOMERO MARTINEZ MONTERO

ARMADA NACIONAL-
ESTUDIO HISTORICO BIOGRAFICO



TENIENTE DE NAVIO (CIME) (R)
HOMERO MARTINEZ MONTERO

ARMADA NACIONAL- ESTUDIO HISTORICO BIOGRAFICO

MONTEVIDEO

1977

INTRODUCCION

Pretendiendo aportar a los Señores Socios del Club Naval y haciéndolo extensivo a quienes tuvieran inquietud por los temas históricos navales y marítimos nacionales, la Comisión Directiva de nuestra Institución Social, resolvió llamar a concurso para la presentación de un estudio histórico biográfico sobre la Armada Nacional, cuyo título sería "Armada Nacional — Estudio Histórico Biográfico".

De esta manera fue propósito propender, dentro del margen de los "Estatutos" y "Reglamento General" de nuestro Club, con un estudio histórico naval nacional, al fomento del conocimiento de hechos y hombres que fueron piedras fundamentales de nuestra digna tradición de país marítimo.

Integrada la Comisión de Redacción de "Bases del Premio Internacional Club Naval" por el Sr. Capitán de Fragata (CG) Don Félix Ochoa y el Sr. Profesor Don Carlos M. Tuso y habiendo presentado a la Comisión Directiva su elaborado trabajo, es aprobado integralmente.

Con las características, condiciones y plazos fijados, quedó abierta la recepción de los trabajos hasta el 30 de abril de 1976, habiendo otorgado un año para la presentación de los mismos.

Se integra el Jurado por los Señores: Dr. Don Armando Pirotto, Director del Departamento de Historia Universal de la Facultad de Humanidades y Ciencias; Alférez de Navío (Reserva Naval) Profesor Don Agustín Veraza, Director del Departamento de Historia del Uruguay de la Facultad de Humanidades y Ciencias y Profesor Don Carlos M. Tuso, integrante de las Sub Comisiones de Actividades Sociales y Culturales y de Publicaciones del Club Naval.

Al considerarse el único trabajo presentado, bajo el seudónimo de "OMEGA", todos los Jurados coinciden en que el mismo está en un todo dentro de las condiciones establecidas en las Bases respectivas.

El Prof. Veraza elogia la obra en sus diversos aspectos y señala que la misma reúne —sin lugar a dudas— todas las condiciones para otorgarle el Premio. Señala con énfasis que, en su concepto, es sustancial y fundamental y marca un hito en la Historia Nacional.

El Prof. Dr. Pirotto se adhiere a los conceptos precedentes y opina a su vez, que merece indiscutiblemente el Premio, entre otros notables valores, por su acertada planificación y su riqueza documental.

De inmediato, el Jurado, por unanimidad, resuelve acordar el Premio Internacional "Club Naval", al trabajo presentado bajo el seudónimo "Omega", disponiéndose la apertura del sobre que contiene la identidad del autor. Cumplido este último extremo, resulta ser el titular del seudónimo "Omega", el Señor Teniente de Navío (CIME) (R) Don Homero Martínez Montero.

El Jurado aprueba hacer llegar todo lo actuado a la Comisión Directiva del Club Naval, para que tenga a bien proceder de acuerdo con los artículos 8 y 13 de las Bases, haciendo constar sus congratulaciones por la iniciativa de instituir el Premio que motivó este Concurso.

Es así que el 10 de noviembre de 1976, se llevó a cabo la entrega del Premio mencionado en la Sede Centro del Club Naval.

El galardonado Teniente de Navío (CIME) (R) Don Homero Martínez Montero resume sin duda el esfuerzo y cariño con que encaró el trabajo con las palabras que expresara en la oportunidad: "He puesto toda mi alma en ese libro", y del conocimiento sobre la materia que nos ocupa, el propio autor lo define cuando manifestó: "Consagré más de un cuarto de siglo de acopio de información y estudio".

De esta forma el Club Naval se honra en presentar esta obra a todos aquellos que ven en nuestra formación naval y marítima un futuro próspero, como próspero fue el legado histórico que nos transmitieron nuestros mayores.

Montevideo, setiembre de 1977.

Teniente de Navío (CIME) (R)
HOMERO MARTINEZ MONTERO

La personalidad del autor de esta obra, figura de singular trayectoria, se halla sintéticamente definida en la ficha biográfica inserta a continuación.

ACTUACION COMO MARINO MILITAR

1923. — 1º marzo. Ingreso a la Escuela Naval mediante examen de concurso.
1925-26 y 1927. — Abanderado del instituto.
1928. — Egreso con el grado de Guardia Marina y uso del distintivo de "Mejor alumno del curso".
1935-36. — Misión a Italia para el control de la construcción de 3 guardacostas. Designado Secretario de la misión.
1937. — Por su iniciativa se crea el "Servicio Histórico y de Información de la Marina".
Ascenso Teniente de Navío.
1939. — Por incapacitación física del Cap. de Ingenieros Mariano Cortés Arteaga, se le designa como Sub Director del Museo Militar, que inaugura.
Con anterioridad, había prestado servicio en varias unidades de la marina. (R.O.U. "Capitán Miranda", Escuela de Mecánicos, R.O.U. "Paysandú".
1958. — Conferencias en el Instituto Militar de Estudios Superiores.
1966. — Conferencia en el Colegio Interamericano de Defensa (Washington).
1973. — Conferencia en la Escuela de Comando y Estado Mayor Aéreo.

ACTUACION DOCENTE

Ha desempeñado los cargos de:
—Profesor de Ciencias Geográficas en la Escuela Naval;
—Historia Naval en la Escuela de Guerra Naval;
—Ciencias Geográficas en el liceo "José P. Varela" (1963-66);
—Profesor de Tecnología en la Universidad del Trabajo;
—Director por concurso de la Escuela Industrial de Carmelo.
—Profesor de "Geopolítica" en la Escuela de Guerra Naval (1968-1971), habiendo preparado los Apuntes de texto.

ACTUACION CIVIL

1941. — Miembro de la Comisión Asesora para la participación del Uruguay en la Primera Conferencia Regional de los Países del Plata. Como Asesor integró luego la delegación del Uruguay a dicha Conferencia.

1941. —Asesor de la Sección Uruguaya a la Conferencia Americana de Asociaciones de Comercio y Producción.
1942. —Miembro de la Comisión designada por el P. E. para el estudio de la internación de naves beligerantes.
1945. —Miembro de la Comisión del Poder Ejecutivo para el estudio de la Coordinación de los Transportes.
1956. —Becario del Instituto de Cultura Hispánica. Conferencias en la cátedra "Ramiro de Maetzu".
1958. —Delegado Plenipotenciario del Uruguay a la Primera Conferencia de Derechos del Mar, celebrada por las Naciones Unidas en Ginebra. Intérprete de la posición uruguaya de ampliación del Mar Territorial.
1959-1963. —Ministro de Relaciones Exteriores.
1964. —Miembro del Comité Ejecutivo conmemorativo del bi-centenario del nacimiento de Artigas.
1964. —Delegado del Ministerio de Industrias y Trabajo en la Comisión Administradora de las Zonas Francas.
1966. —Becario del Departamento de Estado de los Estados Unidos de América. En Washington efectúa estudios para su obra sobre "Geopolítica del Plata".
1966. —Delegado del Ministerio de Industrias para el Consejo de Salarios. Grupo 5.
1969. —Delegado a la IX Asamblea del Instituto Panamericano de Geografía e Historia (Washington).
1970. —Se ofrece públicamente como rehén para la liberación de los diplomáticos extranjeros secuestrados.

ACTUACION EN EL MINISTERIO DE RELACIONES EXTERIORES

Hechos principales que son de su iniciativa:

1º) Tratado de delimitación del río Uruguay (7/IV/961).
2º) Definición del Límite Exterior del Plata. Firma de la Declaración Conjunta con la Argentina (4/I/961).
3º) Convenio con la Argentina para la construcción de puentes internacionales.
4º) Expropiación de terrenos para ampliación de la sede de la Cancillería. (Obra en terminación).
5º) Primer decreto sobre ampliación de Mar Territorial y Zona Contigua (21 Feb. 1963).

En el ejercicio de su cargo presidió:

6º) Delegación a la XIV Asamblea General de la U. N. (1959).
7º) V Reunión de Consulta en Santiago de Chile. Designado por los Cancilleres americanos para contestar el discurso de Clausura del Canciller de Chile.
8º) Delegación del Uruguay a las VI y VII Reuniones de Cancilleres en Costa Rica. Actuó como Relator en la VI.
9º) Delegación del Uruguay a la VIII Reunión de Consulta (Punta del Este). Presidente de la Reunión.

DISTINCIONES Y CONDECORACIONES RECIBIDAS

—Miembro de Número del Instituto Histórico y Geográfico del Uruguay.
—Miembro correspondiente de la Academia de la Historia Argentina. y de la Real Academia de España.
—Representante del Uruguay en la Sección de Geografía del Instituto Panamericano de Geografía e Historia.

Condecoraciones en el grado de *Gran Cruz* de los gobiernos de:
Colombia (Orden de San Carlos).
Bolivia (Orden del Cóndor de los Andes).
Paraguay (Orden Nacional al Mérito).
Chile (Orden al Mérito).
Brasil (Orden del Crucero del Sur).
Venezuela (Orden del Libertador).
China (Orden de la Estrella Brillante).
España (Isabel la Católica).
Italia — Santa Sede — Medalla de las Naciones Cautivas.
Caballero del Imperio Británico. (K. B. E.).
Argentina (Orden de Mayo).

OBRAS PUBLICADAS

1933. — "Once meses en el Este". Premio Ministerio Instruc. Pública.
1937. — "El triunfo del mar". Premio Liga Marítima del Uruguay.
1937. — El faro de la isla de Flores.
1940. — Marinas mercante y de pesca. Premio Liga Marítima del Uruguay.
1941. — Un antecedente constitucional desconocido.
1951. — Carmelo y su región.
1955. — "El río Uruguay". Premios de la Universidad de la República y del Concejo Departamental de Montevideo.
1956. — Significación marítima de Montevideo en los siglos XVIII y XIX.
1957. — Geopolítica del Plata.
Inédito: El centenario de Villa Colón. Premio de la Junta Departamental de Montevideo.
1973. — Presentación del Uruguay. Obra escrita —y premiada— por la Embajada del Uruguay en Brasil para hacer conocer el país en el exterior.

Colaborador de las revistas: "Revista Nacional"; del Instituto Histórico y Geográfico del Uruguay; de la "Sociedad Amigos de la Arqueología"; "La Prensa" de Buenos Aires; suplemento dominical de "El Día"; "Barlovento" de la Escuela Naval y Revista del Club Naval.

OBRAS PUBLICADAS EN EL EXTRANJERO

1963. — "Les portes de la terre". París. Edición de France-Amérique.
1965. — Factores geográficos en la historia de la región del Plata. Bs. As.
1968. — "El Apostadero de Montevideo". Publicación dispuesta por el Consejo Superior de Investigaciones científicas, Madrid.

ABREVIATURAS

AGN. Mdeo.	Archivo General de la Nación. Montevideo.
C. L D.	"Copilación de Leyes y Decretos y otros documentos de la República O. del Uruguay" E. Armand Ugón, J. C. Cerdeiras Alonso, L. Arcos Ferrand y C. Goldaracena.
EMG	Estado Mayor General.
IGM	Inspección General de Marina.
M. M Grra. M.	Memorias del Ministerio de Guerra y Marina.
M. M. R. Ext.	Memoria del Ministerio de Relaciones Exteriores.
O/G	Orden General.
O/N	Ordenanza Naval.
O/S	Orden de Servicio.
Rva. Hca.	Revista Histórica Nacional.
R. N. L D.	Registro Nacional de Leyes de Decretos. Publicación oficial.

Primera Parte

ANTECEDENTES COLONIALES

CAPITULO I

La Herencia Marítima

1. — Falta de conciencia y aptitud marítimas

No hay realidades históricas súbitas y espontáneas; todas responden a antecedentes más o menos remotos, más o menos complejos; directos o indirectos. Casi siempre de lenta evolución, absorbiendo los elementos secundarios para que persistan los fundamentales. Pero, en definitiva, no será posible comprenderlas sin el conocimiento de los hechos formativos que concurrieron al proceso.

La realidad marítima uruguaya, tal como hoy se nos presenta, responde a sucesos contemporáneos de nuestra formación nacional en los lejanos días del coloniaje.

Si el territorio uruguayo presenta los caracteres físicos de un país marítimo sin que su pueblo haya avanzado francamente en el aprovechamiento de las ventajas de su situación geográfica, parece interesante indagar las causas que han determinado tal circunstancia. Y al calificar los límites de un lamentable estancamiento, estamos reconociendo la auspiciosa evolución que comienza a manifestarse en algunas actividades marítimas como la pesca y la organización de una marina militar con carácter permanente.

Algún autor nacional ha señalado ya algunas de tales causas que reconocemos valederas y a las que sumamos otras.

Puede mencionarse en primer término la influencia de la base económica de la población asentada en el suelo uruguayo a partir de la fundación de Montevideo que inicia la efectiva colonización hispánica del territorio.

Encontraron los españoles una cuantiosa riqueza ganadera que influyó en sus hábitos tanto como en la orientación de su economía lugareña.

La carne constituyó la base de su alimentación; el cuero y el sebo fueron utilizados al máximo en el ambiente familiar y social. El hombre, pues, se sintió ligado a la tierra para la satisfacción de sus necesidades primarias. En tanto, "Los primitivos pobladores de la península escandinava, los colonos del Canadá, Terranova, Groenlandia, deben acudir a la explotación del mar para satisfacer las necesidades de su alimentación. Por eso se hacen marinos como los hombres del Uruguay, vaqueros.

"Aquellos viven sobre el mar; éstos se fijan a la tierra.

"Para los hombres nórdicos, la embarcación es el elemento fundamental de su existencia; para nuestro gaucho, el caballo. Por eso se consagra al conocimiento y prácticas de su empleo como aquellos al dominio de la construcción naval y de la navegación". (1)

Para su desplazamiento, para sus faenas, el habitante del Uruguay colonial acude al caballo o a la carreta; el chino de las llanuras del Yangtse - kiang al junco que debe construir y que ha de saber utilizar. Aquel no tiene la oportunidad de desarrollar su instinto ni la habilidad para el empleo de una embarcación.

La carne, los cueros y el sebo son los artículos de exportación. Van al Brasil, a Cuba, a puertos africanos para el trueque de esclavos; también a Europa.

En el transporte intervienen la España metropolitana o flotas europeas con los "navíos de asiento" (1720 - 1740) o los "de registro" (1740 - 65).

Señala el documentado historiador argentino Ricardo Levene en la introducción al tomo V de la obra: "Documentos para la Historia Argentina", que de 17 asientos celebrados por España de 1595 a 1787, hay por lo menos 3 que son portugueses, 1 holandés, 1 francés y 1 inglés, cuyos buques concurren al Plata por más de medio siglo. El 35% del comercio exterior de las colonias platenses utiliza, pues, naves extranjeras.

La implantación del régimen de libre comercio (1778), culminación de la política liberalista iniciada por España, 75 años antes, determina el florecimiento económico de la Banda Oriental, basado en la comercialización de productos ganaderos. "Tan extraordinaria producción —de ganados— había hecho del territorio oriental el Estado más rico de todo el extenso Virreynato del Río de la Plata. Calculada la procreación natural, como lo afirma Azara, en tres mil cabezas por cada hacienda de diez mil, y a un precio de dos pesos la unidad o el cuero, que era casi lo único aprovechado, es fácil suponer el valor de tan crecidas existencias y su importancia en la economía colonial, en donde la principal industria era la ganadería". (2)

En nutrido número acudían las embarcaciones a Montevideo, atraídas por su importancia comercial, la seguridad de su puerto y excepcional ubicación que le imponían como punto terminal o de escala obligada en las destinadas a los puertos del Pacífico. Datos oficiales computan el ingreso de 67 naves y la partida de 69 cargadas de mercaderías, en 1792.

Desde éste al de 1796, se exportan 3:790.585 cueros vacunos y 78.000 caballares en 268 buques. Pero la marina española carece de capacidad para atender por sí sola las demandas del tráfico, insuficiencia que es cubierta por marinas extranjeras. El 20% de los 188 buques que desde ultramar concurren al puerto de Montevideo en 1802, no enarbola pabellón español. Cede su puesto al inglés, al de Francia y Portugal; y lo que no sucede en ningún mo-

mento del Uruguay colonial es que el elemento nativo participe en el transporte marítimo o intervenga como armador, salvo notables excepciones como las de Francisco Antonio Maciel y Francisco Medina que también es natural de Montevideo según información de Francisco Bauzá.

Medina, iniciador de la industria del tasajo, arma y despacha hacia la Patagonia para la caza de la ballena, las fragatas "Vértiz" y "Carmen" de su propiedad; Maciel logra a principios de 1806 que se le conceda licencia para adquirir en Brasil un buque que destina al comercio de esclavos. Cuando cae en el combate del Cardal, el 20 de enero de 1807, su viuda, María Antonia Gil, montevideana como su marido, continúa la empresa con la "Santa Ana del Sacramento".

En 1842, replicando a "El Constitucional" que se oponía al otorgamiento de ciertas concesiones de privilegios solicitadas por el súbdito británico Juan Halton Biugland para la habilitación de la primera compañía de cabotaje con buques a vapor que operaría a lo largo del río Uruguay, argumentando que la consecuencia inmediata sería determinar la ruina de la "naciente marina nacional", replicaba "El Nacional" en su edición del 19 de marzo de dicho año: "Habrá cuando más tres o cuatro hijos del país que tienen buques de cabotaje exclusivamente suyos; y con dificultad se encontrarán entre las tripulaciones de sus buques, dos marinos que hayan nacido en la República Oriental. Y sin embargo se habla de cabotaje como de una cosa que fuese un ramo de la industria para los naturales y como si sus tripulaciones fueran nacidas en territorio de la República".

E insistía aún en su número del 14 de abril: "Ya hemos demostrado que no tenemos tal cabotaje, que nuestros buques costeros son casi en su totalidaddad tripulados por extranjeros y propiedad de extranjeros; que en ese río disputan la supremacía a nuestra bandera, la argentina, la brasileña y probablemente la paraguaya".

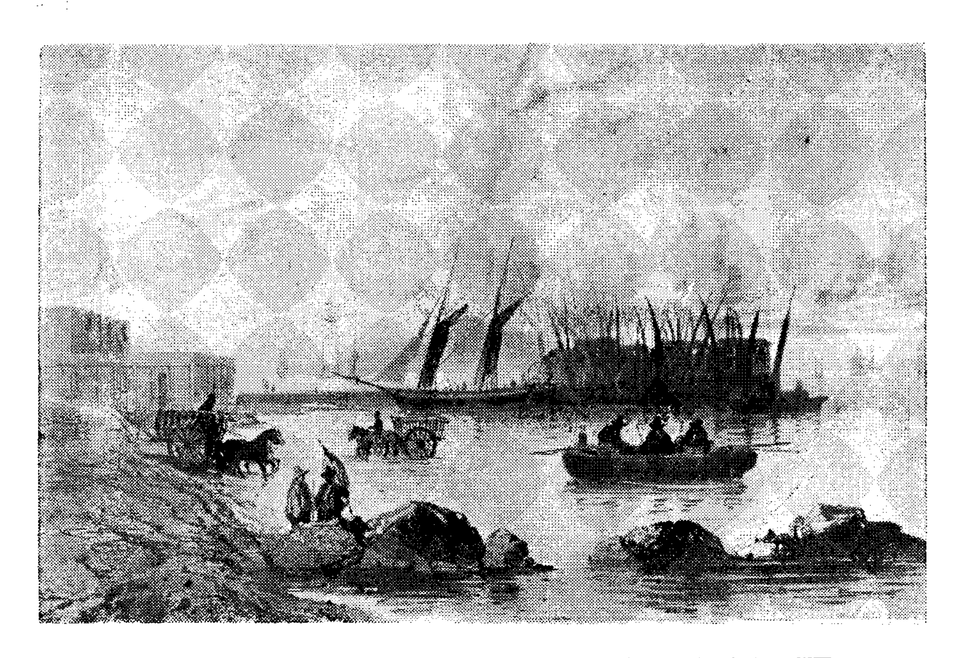
El 20 de marzo de 1836, el Capitán del Puerto de Montevideo, don Francisco Lasala, decía al Ministro de Guerra: "La lucha que los nuevos Estados de la América Española han tenido que sostener contra la Metrópoli para alcanzar su independencia, en circunstancias que carecían de Marina propia, o que ésta era muy escasa, los obligó a prescindir de las reglas generalmente observadas por todas las Naciones, tripulando sus buques con Extranjeros para hacer la guerra o el Comercio; y aunque todavía tardará algún tiempo en que pueda hacerse con Nacionales, con todo la Capitanía del Puerto juzga que ya se puede obligar a los buques del Estado que naveguen para Ultramar a que lleven Capitanes Ciudadanos, puesto que éstos sólo van hecho cargo de los papeles y representado legalmente la nación o bandera que arbolan..." Pide, pues, que su propuesta merezca una disposición gubernamental; la contestación fue un "Archívese". (3)

Todavía en 1912 había dificultad para dar cumplimiento a la ley del 11 de enero que reservaba la navegación y comercio de ca-

botaje a los buques de bandera nacional, por ser difícil satisfacer el requisito del Art. 2º que, entre otras condiciones para reconocer la nacionalidad, establecía que los buques fueran mandados por capitanes uruguayos o nacionalizados y tener, por lo menos, un tercio de su tripulación formada por ciudadanos orientales.

"Cuando los Estados Unidos de América se separaron de Inglaterra, su marina se hallaba en condiciones de atender el 65% de su comercio marítimo; el estado de Masachussets poseía un navío de alta mar por cada 100 habitantes. Cuarenta y tres años más tarde, la marina mercante americana transportaba el 92,5 de su comercio exterior". ([4]) En cambio, España había declinado decididamente en la época de la colonización del Uruguay. Mil navíos de alto bordo y mil quinientos menores habían asegurado el comercio y afirmado la autoridad del imperio hispánico a principios del siglo XVI; pero la colonización de la región del Plata coincide precisa y desgraciadamente con la decadencia marítima de la metrópoli, no obstante que el soberano de la Invencible Armada ordenase plantar en Aranjuez 12.000 árboles para atender a los requerimientos de la construcción naval.

La fuerza marítima reconquistadora de Buenos Aires que en 1806 se pone al mando del Capitán de Fragata Juan Gutiérrez de la Concha, no lleva más que 6 zumacas y goletas, igual número de lanchas cañoneras; y para impedir las acciones del comodoro Pophan contra Montevideo quedan 6 lanchas y algún mercante armado. Y pocos años después, cuando Buenos Aires organiza su armada con



Desembarcadero de Montevideo a principios del Siglo XIX

tripulaciones extranjeras y empleados de saladeros, el jefe del Apostadero de Montevideo mendiga tablazón y brea para reparar naves maltrechas y hacer frente a un adversario de eficiencia relativa.

En la América inglesa y durante las guerras de su independencia, un tercio de las naves que arma son de construcción americana; las colonias españolas, en similar oportunidad, compran buques y para tripularlos "se echó mano de todo lo que se presentaba a enganche: ingleses, franceses, italianos, etc.; patriotas los menos y los más aventureros que a lo mejor ni jota sabían del idioma. Salvo una que otra excepción sólo era criolla la guarnición sacada de los cuerpos patriotas". ([5])

Esta diferencia de situaciones entre las colonias inglesas y españolas es tanto más significativa, cuanto que el dominio inglés había durado menos de dos siglos y el de España casi 300 años, en la región del Plata.

Otra realidad que conspira contra la existencia de una industria naval es la falta de maderas y fibras textiles en el territorio uruguayo. El Ecuador colonial construye muchas naves para España, incluyendo cordelería y velamen.

Resumiendo: es evidente que el poblador de la tierra uruguaya no recibió de su antecesor colonial ningún estímulo que le crease una aptitud y una conciencia marítimas; ni las bases de la economía nacional ni las realidades físicas del país eran adecuadas a ello. Estas características del pasado explican que el Uruguay independiente haya carecido —y aún carezca— de una marina mercante indispensable para afirmar su independencia económica y contribuir al engrosamiento de sus finanzas; que recién comience a crear una industria pesquera; que su marina militar durante todo el siglo pasado se haya hecho presente en manifestaciones esporádicas, a impulsos de necesidades apremiantes y coyunturales que desaparecidas determinasen el desarme y venta de las naves abriendo nuevas oportunidades para nuevas aventuras revolucionarias que encontraban al país incapacitado para prevenir o impedir invasiones y asegurar condiciones de paz.

2. — Valoración estratégica del territorio

No obstante esta actitud negativa de la metrópoli para darle a la Banda Oriental una significación marítima propia, el territorio uruguayo era pieza importante en la organización y mantenimiento político - militar del imperio. Sus posesiones americanas eran motivo de codicia por parte de los países antagónicos, exigiendo una defensa permanente. Para ello, era necesario habilitárseles marítimamente. Dotarlas de bases navales militares de propicia autonomía.

La zona más rica del imperio en América del Sur estaba en el Pacífico y para alcanzarla, las armadas rivales debían seguir el litoral atlántico hasta el Estrecho de Magallanes. En algún punto de

la costa, pues, había que establecer un apostadero como los ya habilitados en La Habana y Manila. ¿Cuál podía ser ese punto? Desde el Golfo de Santa Catalina, límite septentrional de las posesiones españolas hasta fines del siglo XVIII, hasta la costa norte del Plata "la costa no presenta sino un litoral inabordable de playa arenosa o con interposición de escollos. Pocas y pequeñas caletas de dificultosa maniobra para la navegación de la época. En tierra firma, además, no había un centro poblado que ofreciese recursos de aprovisionamiento y mano de obra..."

"La costa extendida desde la margen meridional del Plata a los canales fueguinos, era casi desconocida y más inhóspita, aún. Inhabilitada, sin maderas, sin reservas alimenticias. No quedaba otro punto que el Plata, pues, para establecer el Apostadero".

Dentro de él, dos puertos podían servir de asiento a la organización: Buenos Aires y Montevideo.

"El primero servía a la capital política y administrativa de la región; asiento de las máximas autoridades y de los supremos tribunales coloniales. Aquellas y éstos con jurisdicción sobre Montevideo, ciudad subordinada en todos sus aspectos. Pero mientras la capital se levantaba en el fondo de un río que no siempre podía recorrerse por la limitación de canales poco conocidos y sin balizamiento, a cuyo término se encontraba un surgidero sin abrigo y de escaso fondo, Montevideo ofrecía una bahía francamente accesible con fondeadero hondable y protegido.

"Montevideo tenía siempre expedita la vía de alta mar; la comunicación exterior de Buenos Aires quedaba supeditada a la dirección de los vientos y a la altura de las aguas. Así, el destino reservado a Montevideo tiene una determinante geográfica: la ciudad fundada por Zabala y cuya bahía venía siendo utilizada como seguro fondeadero desde muchos años atrás, fue la elegida —no quedaba otra alternativa— como sede del Apostadero Naval del Atlántico". ([6])

Tal medida realza la significación del puerto montevideano que ya venía afirmándose con diversas providencias reales y continuó por consecuente gravitación: Real Orden del 7 de diciembre de 1770, habilitándole como puerto único para el intercambio de correspondencia; R. O. del 16 de noviembre de 1776 disponiendo que todas las naves en viaje del Callao a un puerto peninsular recalasen en Montevideo para recibir órdenes; R. O. del 26 del mismo mes y año estableciendo que los buques que hicieran la carrera inversa a la anterior, deberían ser registrados en Montevideo, quitando las facultades que hasta entonces habían ejercido las autoridades bonaerenses; Real Cédula del 24 de noviembre de 1791 concediéndole el privilegio de puerto único para la introducción de esclavos en la región de su hinterland; habilitado para la práctica del libre comercio, etc. Es tan manifiesta su preeminencia, que la autoridad aduanera de Buenos Aires propone —y así se decreta— que se elimine su intervención pues no tiene razón de ser en la navegación al Plata.

Gobernantes, geógrafos, viajeros de renombre, cuanta persona de significación observa la realidad político - geográfica de esta región, emite juicio positivo acerca de la importancia estratégica de Montevideo que, llegando hasta las autoridades metropolitanas, les capacitan para formar opinión sobre la conveniencia y necesidad de defender un punto de tanta gravitación en la seguridad del imperio colonial.

En carta a S. M. Felipe III, decía el activo gobernador Hernando Arias de Saavedra, el 5 de mayo de 1607:

> "Determinado tengo para la seguridad de esta ciudad [Buenos Aires] pasar este año que viene con alguna gente y caballos y correr la otra banda que llaman de los charrúas y poner alguna gente en un puerto que se ha descubierto en el paraje que llaman Monte Vidio, que me dicen es muy bueno, como treinta leguas de esta ciudad, y tiene un río muy acomodado y una isla cerca del mar. Para que de allí se nos pueda dar aviso por mar y tierra si descubriesen algunas velas de enemigos, que es más cierto el venir por aquella banda que por esta otra. Y si lo hallo dispuesto y fuerte de la suerte que yo imagino, y me pareciere convenir a vuestro real servicio, será posible dejar poblado allí un pueblo, que entiendo sería de importancia para lo dicho..." [7].

Temprano se advierte, pues, la función de Montevideo como centinela del Plata, avanzado guardián de la región por la cual podía el enemigo acceder a Buenos Aires y remontando los ríos como Gaboto, dominar a Asunción y atacar por la espalda al riquísimo Perú, dominando también a Bolivia con su Potosí legendario y Huancavélica con sus minas de azogue. Dominar América del Sur, en una palabra.

Lo afirma así D. Francisco de Céspedes, Gobernador y Capitán General del Río de la Plata desde el 18 de setiembre de 1624. Celando la defensa de las posesiones de su rey, hace explorar la ribera de la Banda Oriental desde Colonia a Maldonado, y el 10 de mayo de 1626 transmite a Felipe IV el juicio que se ha formado:

> "...este puerto [Buenos Aires] no sólo tiene riesgo de perderse, pero si por nuestros pecados sucediese, le corren las provincias de Tucumán, Paraguay y reino del Perú y cuando este puerto esté con la prebención posible se me ofrece otro mayor que es poder los enemigos tomar el puerto de Montevideo, tierra firme en la vanda del norte, que es una bahía grande y cinco o seys braças de fondo y de seguridad para contrastes de vientos y capaz para cinquenta navíos gruesos y para muchos de menos porte y desde allí estando atalaia no puede entrar ni salir navío sin ser visto y demás de lo rreferido el enemigo que allí poblase puede con facilidad venir a este puerto... y entendiendo los peligros deste río *es muy importante al servicio de V. M. y seguridad de este puerto y de todas estas provincias* con toda brevedad hazer población en Montevideo y un

buen fuerte con gente pagada que la guarde y castellano que la gobierne; y haziéndose así no podrá entrar navío en el puerto de Montevideo sin recibir gran daño de artillería ni pasar a este puerto sin ser visto". ([8])

Juicio coincidente transmite el gobernador José de Herrera y Sotomayor en comunicación al rey, del 11 de enero de 1683:

"Señor: Viendo que para mantener este puerto [Buenos Aires] y entrada de los Reynos del Perú, lo esencial es disponer que los enemigos no se hagan señores de la boca de este río, con la oportunidad y conveniencia que les ofrece la buena tierra de su costa Norte, y multiplicidad de ganado... haviendo de pasar precisamente qualquier navío por Montevideo, ya sea para seguir la canal del Norte ó ya para cruzar á la del Sur... *conviniera mucho á la seguridad y custodia del.* el formar un fuerte capaz de defenderse cinquenta hombres, haciendo una atalaya en lo alto del monte...". ([9])

Decidió el cabildo montevideano en sesión del 10 de febrero de 1738, solicitar al monarca algunos beneficios que juzgaba imprescindibles para su provecho y adelantamiento, tal como la designación de un gobernador propietario. Justificaba el petitorio en la seguridad que aportaría al Perú la existencia de un punto capaz de preservar a las naves españolas con destino a puertos del Pacífico.

"Que se haga presente a su Magestad —se pone en el punto dos del acta respectiva— se digna mandar aia de aber en este puerto, *llabe* del reino del Perú Castellano propietario con apelación que hubiere de gobernar, Cuide de nuestro adelantamiento de este besindario y construccion de las fortificaciones de Que tanto se necesita..."

Avalando la justicia de la petición, escribía el Comandante Militar de Montevideo, Dionisio Santos Uriarte al Monarca, que las fortificaciones construidas hasta el presente no servían "para Guardar la siudad ni menos el considerable puerto que tiene llabe de este río y reino". ([10])

Elementos de juicio tenía sobrados la Corte para formar conciencia de la importancia estratégica del puerto de Montevideo y habilitarle como punto de defensa de sus colonias americanas. Pero harto flacas estaban las finanzas de España y siempre comprometida su atención en aventuras militares europeas.

Corren los años sumando una centuria y apenas si en apremiante circunstancia: el desembarco de las tropas al mando de Manuel de Freitas Fonseca en la península montevideana, determinan a Zabala el comenzar el alzado de las primeras obras militares, totalmente insuficientes a pesar de su progresivo perfeccionamiento, para cumplir el destino que se asignaba a Montevideo de "llave del Plata y del Perú".

Aquellos muros con baluartes y cubos, tendidos de la costa sur a la bahía y aquella Ciudadela con foso y puente levadizo, sólo eran aptos para resistir un asedio terrestre. El 3 de febrero de 1807 los ingleses abren una brecha y penetran en el recinto amurallado dominando la Banda Oriental de Montevideo a Colonia. Lo que el principal puerto del Plata necesitaba para mantenerse, era una fuerza marítima. Su defensa y la de la región debían confiarse a una escuadra, a elementos móviles que operasen desde la misma boca del estuario.

Marinos tan capacitados como Santiago Liniers y José de Bustamante y Guerra, basaron sus planes de defensa de la región del Plata en esa premisa: disponibilidad de fuerzas navales.

Dice el primero en un documento que fechado en Buenos Aires el 23 de noviembre de 1790, eleva al Ministro Valdéz:

> "Primero: Tengo noticia que hai un Plan propuesto para una nueva Ciudadela en Montevideo, ó el aumento de un ornabeque á la que ya existe, que se cae en ruina aunque es obra moderna, bien que suponiéndola en mejor estado de situación, y mal sistema la harían se puede decir enteramente inútil á la defensa de la Plaza, en primer lugar que no defender mas que una corta parte de la Plaza en la que un desembarco sería físicamente imposible... Es axioma conocido, que siendo dueños del Mar lo somos de la tierra, por consiguiente miro como inútiles toda obra de Fortificaciones regulares..."

Liniers propone confiar la defensa del Plata a las lanchas del tráfico convenientemente armadas y Bustamante y Guerra se pronuncia por el mismo sistema pero construyendo especialmente la lanchas cañoneras ([11]).

3. — Creación del apostadero y sus consecuencias políticas

Hechos acaecidos en el Atlántico Sur iban a imponer la única decisión eficiente: la creación de un Apostadero en Montevideo.

Tras la expedición del Comodoro Jorge Anson a tal región y al Pacífico, Inglaterra percibió la ventaja de habilitar una base de operaciones navales en las bajas latitudes del Atlántico y en 1765 se encomendó al capitán John Mac Bride la organización de un establecimiento en Puerto Egmont de las Malvinas. Un año antes, el conde Luis Antonio Bougainville había fundado la colonia francesa de Port Louis.

España reacciona contra estas ocupaciones de su territorio colonial y obtiene el desalojo del archipiélago y para prevenir nuevas intrusiones y ocupar las tierras recobradas, despacha una fuerza naval al mando del General de la Armada Juan Ignacio Madariaga, designado *Jefe de la Escuedra del Río de la Plata.* Puntualización

que supone habilitar al río como un ambiente operativo de carácter permanente desde el cual una flota debía satisfacer la necesidad de España de velar por la integridad de sus posesiones dentro del área de influencia del Apostadero. Su creación lo determina concretamente una R. C. del 9 de agosto de 1776 disponiendo que dos fragatas de guerra se sitúen permanentemente en Montevideo, turnándose anualmente en la vigilancia de las Malvinas. Al cabo de dos años son sustituidas por otra dos y así sucesivamente.

Con el tiempo, esta organización elemental fue evolucionando hasta constituir una base naval con sus servicios: almacenes, arsenal, establecimiento hospitalario y mayor dotación de naves. En setiembre de 1810, la fuerza naval del Apostadero ya organizado, era la siguiente:

Clase y nombre	*Estado*	*Comando*
Frag. "Flora"	Necesitado de carena	C/N. José María Salazar
Id "Proserpina"	Lista a navegar	" Fermín Esterripa
Corb. "Mercurio"	En crucero	C/F José Primo de Rivera
Berg. "Belén"	En crucero	T/F Manuel Oscaroz
Id "Cisne"	Listo a navegar	Id Manuel Borrás
Id "Gálvez"	Necesitado de recorrida	2c Piloto Manuel Moreno
Zumaca "Aranzazú"	En recorrida	T/F Manuel Clemente
Id "Carlota"	En Malvinas	2º Piloto J. Pablo Guillén
Falucho "Fama"	En crucero	A/F Joaquín Tosquella
Id "San Martín"	En crucero	A/F J. López de Pulgar
Id "San Luis"	(?)	3er. Piloto Manuel Loaces
Lugre "San Carlos"	En crucero	1er. Piloto J. Uriarte

Además, dos lanchas cañoneras en reparación y 2 en espera de recorrida.

Es ya una fuerza significativa para hacer frente a los cambios políticos acaecidos el 25 de mayo de 1810; interviene en el bloqueo de Buenos Aires y en la destrucción de la primera escuadrilla de la Junta, en el combate de San Nicolás (2/III/1811).

Pero más trascendente que los hechos militares son las consecuencias políticas determinadas por el accionar del Apostadero de Montevideo.

La Junta Revolucionaria bonaerense necesita de esta capital porque le daba la ventaja de la lucha en un solo frente, la posibilidad de aislar el Pacífico de España anulando los recursos que mutuamente pudieran enviarse; el beneficio de la obtención de rentas —tan necesarios al nuevo régimen— por el mecanismo del comercio con Brasil e Inglaterra; la posesión o neutralización de una fuerza naval y la anulación o desánimo de las pretensiones políticas y amagos militares de la Corte portuguesa. A más —muy importante— el efecto moral que sobre el resto de América supondría la acción solidaria de una región tan importante como la del Río de la Plata. Pero en el comando del Apostadero, desde 1809, actuaba un jefe que por su fidelidad monárquica, su energía, actividad e inteligencia iba a frustrar todos los esfuerzos de los revolucionarios americanos para obtener el concurso de Montevideo

Por la influencia y la actividad del Cap. de Navío José María Salazar, fracasó la misión confiada por la Junta a su elocuente secretario, Dr. Juan José Paso para obtener la adhesión montevideana e hizo abortar la conspiración de los comandantes de los cuerpos de infantería Prudencio Murguiondo y Juan Balbín González Vallejo, socavada su fidelidad a España por las intrigas de Pedro Feliciano de Cavia. "Partidario de la revolución de Buenos Aires por razón de temperamento y compromiso de patria —comenta nuestro prestigioso historiador Francisco Bauzá— quiso voluntariamente ser y fue su agente". Explotó para su logro viejas rivalidades existentes entre las tropas de tierra y las de marina, basadas en diferencias de paga y oportunidades de ascenso.

> "Minar la fuerza era el medio más seguro de concluir con el dominio metropolitano y ese fue el problema que se planteó por sí mismo a todos los partidarios de la emancipación. Mas si era fácil que esto sucediera tratándose de las compañías de milicias y blandengues,... no lo era tanto respecto de los cuerpos que guarnecían a Montevideo, pues aún cuando compuestos en su mayor parte de elementos americanos, estaban sometidos a la vigilancia de la autoridad superior y *neutralizados por la influencia de la Marina,* cuya fidelidad a la causa monárquica era tradicional". ([12])

Las fuerzas de Murguiondo y Balbín González de Vallejos constituían la médula de la guarnición de Montevideo. En la noche del 11 de julio de 1810 supo el gobierno —relata Salazar— que se meditaba un movimiento popular... por lo que mandó poner a 50 milicianos sobre las armas; al saberlo aquellos jefes militares acuartelaron sus tropas en pie de combate. Salazar ordena desembarcar la marinería de su escuadra y de mercantes, reuniendo en menos de una hora en el Arsenal unos 1.000 hombres que divididos en dos cuerpos, se ponen a las órdenes del Cap. de Navío Juan Angel Michelena y del de Fragata José Posada. Se logra hacer concurrir a los jefes revolucionarios al Cabildo donde Salazar apresa a Murguiondo y le envía a bordo de la "Proserpina". Dos días más tarde, en junta de jefes, logra que éste y otros militares —se exceptúa a Balbín de Vallejos en razón de su avanzada edad— sean enviados al Embajador español en Río de Janeiro para su deportación a España, como reos de alta traición.

Con toda razón pudo escribir Salazar el 18 de setiembre de 1811 al Secretario de Marina, D. José Vázquez Figueroa: "La Marina es una base sólida sobre la que el Govierno debe siempre contar...".

Si los hechos históricos, como se ha expresado al comenzar el capítulo, tienen un antecedente, no parece estéril el esfuerzo de destacar la existencia del Apostadero de Montevideo, por cuanto las consecuencias de esta realidad marítima representan una elevada cuota en el destino del Uruguay independiente.

Si no hubiese existido el Apostadero, situado en Montevideo por decisivas determinantes geográficas, dicha capital se habría plegado a Buenos Aires cuando le fue requerido, como se adhirieron otros pueblos de la Provincia Oriental: Colonia, Maldonado, etc. Si se hubiera producido la adhesión de Montevideo a la Revolución de Mayo, cuando Elío regresa al Plata no habría encontrado una sede adecuada donde ejercer su autoridad de Virrey; no habría habido centro de resistencia militar y política, pues.

Sin autoridad española influyente radicada en el territorio oriental, no hubiera existido razón para solicitar el apoyo de las fuerzas portuguesas, renovando y alentando las seculares apetencias de la monarquía peninsular que en 1816 se hace efectiva y culmina con la creación de la Provincia Cisplatina con todas sus consecuencias históricas conocidas, con toda la contribución de sangre y bienes de orientales a la conquista de la emancipación.

Sin autoridad y resistencia españolas radicadas en el territorio oriental, a las que había que combatir, no habría habido oportunidad para la aparición del artiguismo, hecho fundamental en la historia de la región del Plata, principio del nacimiento de las ideas autonómicas y federalistas y, en último término, génesis de la creación del Estado Oriental. Así, pues, extremando deducciones para llegar a la conclusión que justifica la incorporación de estos antecedentes coloniales del ambiente marítimo nacional, no habría habido "armada uruguaya" por inexistencia de un Estado Uruguayo.

Resumiendo: ¿qué elementos recoge el Uruguay de su pasado colonial, adecuados a la formación de una conciencia y una vocación o aptitud marítimas, no obstante la existencia de hechos geográficos favorables, y también administrativos, concurrentes a esas disposiciones mentales y volitivas? Ninguno, porque el elemento nativo fue un mero espectador en las realidades específicas.

No intervino en el comercio cumplido por vía marítima; no fue instruido en los conocimientos especializados. Miró al mar desde sus costas con indiferencia, pues no podía percibir los intereses que generaba ni los bienes que ofrecía.

Este pasado va a determinar el futuro marítimo uruguayo por largos decenios. Ciento cuarenta años después de vencido el dominio español se necesitaron para que el Uruguay organizase una Armada a través de 4 períodos: Uno, inestable, de fuerzas improvisadas bajo las necesidades bélicas, prolongado, hasta la octava década del siglo pasado; otro, de mayor estabilidad pero de poca eficiencia, reducido a la existencia de barcos y fugaces tentativas de enseñanza náutica: "época de las cañoneras" de Santos, seguido de, cuando entre en decadencia, por la breve política del Presidente Williman, más diversificada, pero poco feliz en materia de adquisiciones navales, extendido con pocas variantes hasta la década del 40 del siglo que transcurre, en que se afirma la realidad actual, con una Armada bien realizada en valores humanos y en materiales.

NOTAS

(1) MARTINEZ MONTERO, HOMERO, "Marinas mercante y de pesca del Uruguay", Montevideo 1940. T. 1º, pág. 35.

(2) BLANCO ACEVEDO, PABLO, "El gobierno colonial del Uruguay y los orígenes de la nacionalidad", Montevideo 1929, pág. 63.

(3) Archivo General de la Nación. Fondo *"Ministerio de Guerra y Marina"*. Caja 1246.

(4) BOUCHER, HENRI, La marine marchande americaine de 1885 au 11 novembre 1918", París 1923, pág. 13.

(5) CAILLET BOIS, TEODORO, "Ensayo de Historia Naval Argentina", Buenos Aires 1929, pág. 42.

(6) MARTINEZ MONTERO, H., "El apostadero de Montevideo", Madrid 1968, pág. 8.

(7) AZAROLA GIL, LUIS E., "Los orígenes de Montevideo. 1607 - 1749", Buenos Aires 1933, pág. 28.

(8) Id., pág. 212.

(9) Id., pág. 216.

(10) ALZAYBAR, JUAN CARLOS, "Don Francisco de Alzáibar en la población y fundación de San Felipe Real de Montevideo", Montevideo 1926, pág. 74.

(11) Ob. cit. en nota (6) pág. 218 a 222.

(12) BAUZA, FRANCISCO, "Historia de la dominación española en el Uruguay", Montevideo 1929, T. III, libri 1º, pág. 11.

Segunda Parte

EPOCA DE LA INDEPENDENCIA

CAPITULO II

Conciencia marítima artiguista

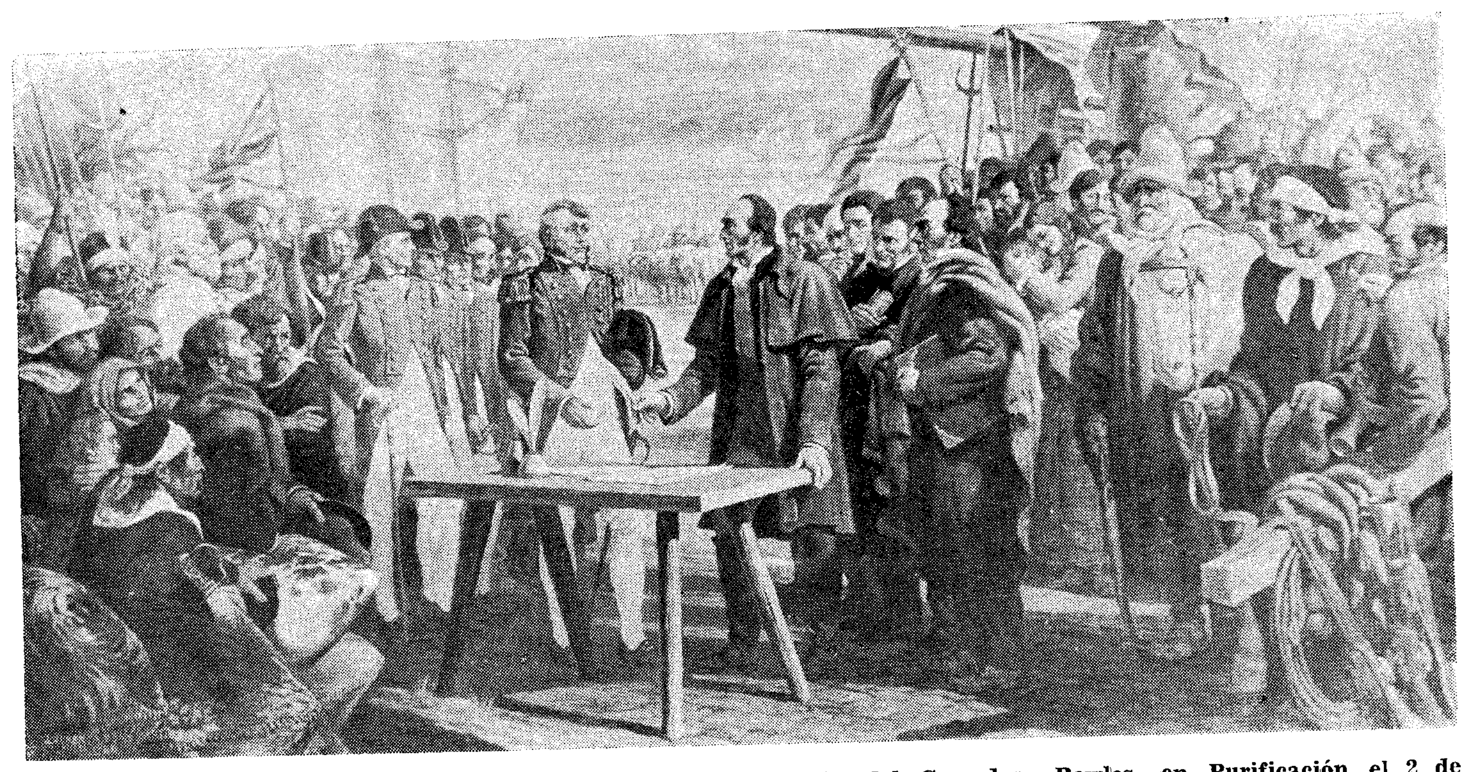
1. – Cinco hechos significativos

Hay un aspecto en la múltiple personalidad de D. José Artigas que reclama una citación especial: su certera y favorable disposición hacia las variadas manifestaciones de la realidad marítima; su decisión de utilizarla en sus diversas expresiones para el logro de sus objetivos políticos y militares.

Cinco manifestaciones distintas y concretas de esa singular predisposición mental pueden ser señaladas: 1) Defensa de la autonomía de los puertos provinciales amenazados de paralización por el centralismo porteño (1813); 2) creación de una marina mercante fluvial para asegurar las comunicaciones y transportes entre Purificación y los puertos de la Liga Federal (1815); 3) organización de una escuadrilla de guerra, por la misma época, a fin de combatir y aislar a Buenos Aires; 4) Establecimiento de la guerra de corso (1816); 5) un año más tarde, apertura de los ríos interiores al comercio y navegación internacionales a través de la concertación de un tratado de comercio con la Estación Naval inglesa en el Plata.

Si esta sucesión de hechos es sugestiva en su escueta formulación, resulta suficiente para reafirmar la convicción acerca de la existencia de una consciente política marítima de Artigas cuando se les analiza en su desarrollo y a la luz de algunas precisiones formuladas por él mismo al proyectarlos o al orientar su acción.

Parece no corresponder al tema de este trabajo la consideración de los puntos 1), 2) y 5), aunque éste último tiene trascendente significación, como que se trata del primer tratado de los orientales con los representantes de una nación extranjera, un acto de soberanía en el cual Artigas actúa con todos los atributos de un jefe de estado independiente. Pero como jurídicamente tal Estado no existe parecería, en una ajustada crítica temática, que tampoco correspondiese la consideración de los puntos 3) y 4) por no constituir antecedentes de la Armada Nacional; más ¿cómo negar al conocimiento del pueblo oriental aquellas temerarias decisiones, aquel esfuerzo —admirable en el caso de la implantación del corso— con el que Artigas busca definir sobre las aguas de medio mundo. en los anchos ríos sudamericanos y en la inmensidad del Atlántico, la



Firma del Tratado de Comercio y Navegación con el representante del Comodoro Bowles, en Purificación, el 2 de agosto de 1817 (Según óleo interpretativo de José Luis Zorrilla de San Martín)

lucha que se le plantea a sus ideas políticas y a su voluntad sobrehumana de salvaguardar la personalidad de su tierra natal?

Cierto: en rigurosa apreciación, no constituyen "armada nacional", marina de guerra uruguaya, aquellos humildes cascos artillados de Lanche y Campbell que operan en las aguas del Paraná con más arrojo que eficiencia; ni aquellas fragatas y goletas que procedentes de numerosos puertos del continente americano, del Norte y del Sur, dan caza y presentan lucha al portugués en las turbias aguas del Plata, en las azules del Atlántico, en el mar antillano y aún frente a Lisboa, luciendo en el asta de popa o en alguna driza aquel pabellón tricolor que como símbolo de la heróica resistencia del Protector enardece las cargas de Andresito, Latorre y Lavalleja en los campos engramillados de la Banda Oriental.

Creemos que no es posible negar legitimidad de ubicación en páginas dedicadas al conocimiento de la marina militar, a aquella humilde flotilla fluvial armada por Artigas ni a aquellos corsarios a los que concedió su patente para que cooperaran en su lucha titánica contra quienes se oponían a sus concepciones políticas y por ello le planteaban lucha armada.

Los hechos políticos que determinaron las decisiones de Artigas en la habilitación de su escuadrilla fluvial y en la organización del corso, son conocidos: adversa conducta de los gobernantes bonaerense y decisión portuguesa de invadir la tierra oriental, tolerada y aún estimulada por aquéllos.

Aquel don Juan VI de Portugal que había sido forzado al abandono de Lisboa para radicarse en Río de Janeiro enconado por las decisiones del Congreso de Viena que prestó poca consideración al reino peninsular, comenzó a vislumbrar un destino compensatorio en tierra americana. Bien podía resignarse a la pérdida de Olivencia; inmensas comarcas rodeaban al Brasil y desde el siglo XVI los territorios platenses acicateaban la ambición de los monarcas lusitanos.

En cuanto a la adversa política de los dirigentes de las Provincias Unidas tenía raigambre de años y se alimentaba en la ambición de mando exclusivo y en el extravío político de un círculo de influyentes ciudadanos que no podían admitir las ideas republicanas y federalistas del caudillo oriental. Así, Carlos de Alvear, encamina hacia sus designios a aquella Asamblea General Constituyente que convocada para decidir del destino de los pueblos del Plata, elude mañosamente lo que debía ser tema preferente y fundamental: la declaratoria de la independencia, y haciendo aprobar la moción de ser los delegados de las provincias diputados de la nación "no pudiendo de ningún modo obrar en comisión", determina el rechazo de los representantes de la Provincia Oriental que llevaban expresas instrucciones de organización política y forma de gobierno aprobadas en el Congreso de Tres Cruces del abril de 1813.

Tratando de cohonestar el desagrado de Artigas, se ordena a Rondeau reunir un congreso provincial —el de Capilla Maciel— con la misma finalidad que el anterior; pero se le dan instrucciones

secretas a fin de mantener soterradas las ideas del Caudillo, maniobra a la que se presta aquel sacerdote José Valentín Gómez que había sido comisionado para recibir la espada del jefe español vencido en Las Piedras.

En enero de 1814, la Asamblea sustituye al Triunvirato por un Director, Gervasio Antonio de Posadas, hombre provecto que queda sometido a las influencias de su sobrino Alvear. Esto coincide con el retorno de Fernando VII a su trono, alentando proyectos de reconquista de sus colonias americanas. Envía a Buenos Aires una exhortación a la paz y a la obediencia, apresurándose Posada a reunir su Consejo de Estado al cual hace presente la conveniencia y necesidad "para los altos intereses de la patria", de enviar delegados que presenten sus felicitaciones al Rey y propicien la paz. Se despacha también un emisario al Perú para informar al general Pezuela "que habían cesado los motivos de continuar la guerra... después de ocupado el trono por el señor Fernando VII".

¿Qué destino esperaba a Artigas, penetrando en la rendida Montevideo como jefe subordinado de Alvear? Toma entonces la actitud que corresponde: en la noche del 20 de enero de 1814 se retira del sitio, seguido por masas de tropas de la línea.

El Director Posadas, enfurecido, lo declara traidor y enemigo de la patria y ofrece una recompensa a quien lo entregue vivo o muerto.

Los capitanes artiguistas Otorgués y Hereñú, baten a las tropas argentinas de persecución que comanda el Barón de Holemberg y el prestigio del caudillo se extiende y afirma por el litoral. Posadas trata entonces de atraerlo; se suceden misiones conciliatorias; con fray Mariano Amaro y Francisco Candioti se firma un acuerdo que el Director no ratifica; Alvear escribe en sus Memorias que no era posible un entendimiento con el bárbaro Artigas.

Este cruza el Uruguay y recibe la adhesión de Corrientes, Entre Ríos, Santa Fe y Córdoba, entusiasmadas por las bases del sistema federativo, tan opuesto al absorbente de Buenos Aires.

En julio de 1814 asume el gobierno de Montevideo D. Nicolás Rodríguez Peña, delegado de Posadas. Sus desmanes son tantos y acentuados que promueven la indignación de Artigas; en octubre del mismo año, Alvear hace desembarcar en Colonia las tropas que habían evacuado a la Provincia Oriental con destino a Buenos Aires y que internándose sorpresivamente baten a Otorgués en Marmarajá (6 de octubre de 1814).

El 9 de enero de 1815, el Director Posadas, por crisis de gobierno, presenta renuncia de su cargo sucediéndole su sobrino y "alter ego" Carlos de Alvear. "Según la oposición, Posadas, Alvear y todos los facciosos directoriales estaban complotados para entregar el país a Fernando VII". [1]

Mientras Rivadavia y Belgrano marchan a Europa a felicitar al monarca, Alvear envía a Manuel José García a Río de Jneiro en misión ante Lord Strangford. Consigna en sus instrucciones: "Estas provincias desean pertenecer a Gran Bretaña, recibir sus leyes, obe-

decer su gobierno y vivir bajo su poderoso influjo. Ellas se abandonan sin condición alguna a la generosidad y buena fe del pueblo inglés y yo estoy resuelto a sostener tan justa solicitud para librarlas de los males que las afligen. Es necesario que se aprovechen los buenos momentos, que vengan tropas que se impongan a los genios díscolos y un jefe plenamente autorizado que empiece a dar al país las formas que fueren de su beneplácito, del Rey y de la Nación..." (2)

2. – Escuadrillas fluviales.

Cuanto expuesto, abreviada reseña de muchos hechos más de naturaleza similar, justifican plenamente la movilización de las fuerzas de Artigas contra Buenos Aires; fuerzas terrestres y navales. Estas últimas tienen como misión aislar a esa capital y proteger a las provincias de la Liga Federal. Pero, ¿cómo organizar una flotilla? ¿De dónde obtener los recursos para disponer de naves armadas? Artigas concibe una primera solución: obtenerlas del enemigo español. Las circunstancias concurrentes se producen así: A principios de 1814, el Jefe del Apostadero de Montevideo, D. Miguel de Sierra, autoriza el ataque a la escuadra que ha organizado el gobierno de Buenos Aires y confiado al comando de Guillermo Brown. Para cumplir la operación se despacha una división compuesta por los bergantines "Belén" y "Aranzazú"; zumaca "Gálvez", cañoneras "Perla" y "Lima" y balandras "Murcia" y "Americana"; 33 piezas, 345 hombres, al mando del Capitán de Navío graduado Jacinto Romarate.

El plan era atacar a Brown en su fondeadero de Balizas; pero la observación trajo la noticia de la superioridad republicana por lo que el jefe español decide fondear cerca de Martín García en espera de refuerzos solicitados a Montevideo. Tal decisión le fue fatal.

El 9 de marzo de 1814 Brown fondea cerca de Romarate; al día siguiente se traban en combate; escaseándole las municiones a la flota española se ve en la necesidad de remontar el río. Se le ataca y continúa internándose hasta la boca del Vizcaíno. Embotellándose; aislada de su base, sin municiones ni víveres. "Oy he logrado carnear en Landa —informa Romarate al jefe del Apostadero— y luego que el tiempo lo permita pienso hir á fondear en las proximidades del arroyo de la China, donde me han informado se halla D. Fernando Otorgués, con quien llebo el ánimo de tratar sobre el modo de subsistir aquí hasta recibir aviso de VS".

Esta comunicación y otras piezas de correspondencia que citaremos, ha llevado a los historiadores argentinos a acusar de traición a Artigas. No hay tal entendimiento con los españoles aunque parece no caber dudas de que Otorgués prestó auxilios más allá de lo aconsejado por su jefe en cumplimiento de planes que se ha-

bía formado. Lo cierto es que Artigas, en conocimiento de la apurada situación de Romarate, ve la oportunidad de hacerse de la fuerza naval que necesita para atacar a Buenos Aires. El 13 de mayo el jefe oriental escribe al marino español:

"Me consta que la Escuedra de Buenos Ayres cubre el río y corta á VS su regreso á Montevideo. Segun todas las apariencias que aun VS. mismo hace valer, el General Vigodet quiere realmente entrar en transacion con los orientales, y el no puede ignorar los principios y la conclusion del negociado, cualquier suspension hostil por parte mia comprometeria mi honor delante del mundo expectador, no haviendo precedido trato alguno que la establezca. En tales circunstancias si VS quiere entar en algun convenio conmigo para entregarse á mi no queriendo exponerse á caer baxo la mencionada esquadra de Buenos Aires, suba VS. con los buques de su Division hasta Paysandu, y entonces podre yo legitimamente proveher á su seguridad. Admitida por VS. esta proposición espero que me lo noticiara VS al momento para pasar yo al enunciado punto; y de lo contrario separese VS inmediatamente de las costas ó será batido por mis tropas. Aprovecho esta ocasion..." etc.

Romarate se niega a aceptar la propuesta alegando que el entendimiento que propicia Vigodet con los orientales es sobre la base de asegurar "el honor y la felicidad pública"; ello ha regulado su conducta en el río Uruguay y le ha asegurado "la franca y amigable comunicación de Otorgués".

"Ha durado esta hasta el 19 del corriente —continúa— que fue interrumpida por una orden de VS... y no puedo menos de extrañar la diferencia que se nota en la conducta de VS. y la del comandante general..."

"Si las fuerzas de mar de Buenos Ayres que á VS. tienen con tanto cuidado llegaren á penetrar en el Uruguay sobre recibirlas con la bizarría que compete á los valientes que tengo á mis ordenes, escarmentandolas por ultima vez, con la misma rebatire las tropas de VS. siempre que se acerquen á incomodarme..." (24/V/814).

El 29 de junio Otorgués oficia a Romarate:

"La entrega de la Plaza echa por Vigodet a Buenos Ayres no dexa á VS. otro recurso sino colocarse entre los brazos de nuestra fidelidad. Todo otro medio es nocivo si se miran sus consequencias. Verificado esto asegure VS. su Esquadra en los puntos de mas seguridad que proporcione el río Negro, remitiendome los soldados y armas que se hallen en esos buques. De no verificarlo á las quatro horas de haver recivido este, quedan rotas las ostilidades y qualquier individuo de su mando sera tratado como prisionero de guerra...

Duro es el dilema para el marino español y los plazos perentorios; carece de información acerca de la rendición de Montevideo. "Luego que por medio seguro se me comunique participaré á VS mi resolucion, que siempre sera arreglada á conservar el honor del Pavellon nacional que tengo á mi cargo", contesta el 4 de julio. ([3])

Comprobada la rendición de Montevideo por emisario enviado a Buenos Aires, Romarate, en acuerdo con una junta de guerra, resuelve entregar su división al gobierno de aquella capital, la que asegura libertad para todos los oficiales, permitiéndoles viajar a España; las tripulaciones quedarían en condición de prisioneras.

Artigas, pues, no puede hacerse de la escuadrilla que daría andamiento a sus planes de aislar a Buenos Aires; pero su constancia es extraordinaria e interminables sus recursos. Logra armar una escuadrilla en el río Paraná que cuenta con la participación de aquel leal y denodado coronel Blas Basualdo cuya temprana muerte comunica el Protector al Cabildo de Montevideo con acongojadas expresiones y que sustituiría luego el ciudadano francés Luis Lanche.

Según las instrucciones dadas a las unidades que tienen como base el puerto de Goya, se debía atacar y apresar "todos los buques que sean apatentados por Buenos Ayres ó que dependan de este comercio".

En marzo de 1815, con sus tres barcos artillados, Lanche se presenta ante el puerto de Santa Fe a fin de bloquearlo e inmovilizar las fuerzas despachadas por Buenos Aires bajo el mando de los generales Viamonte y Belgrano, sucesivamente, apoyados por una flotilla de ocho embarcaciones. Lanche resulta victorioso en el encuentro, pero es separado de su cargo por Artigas a causa de manejos turbios, sometido a una instrucción sumaria y condenado finalmente. ([4])

En los meses posteriores, la flotilla del Paraná estuvo al mando del santafecino Cosme Maciel que actuó a lo largo del año 1816, rechazando en combinación con las fuerzas terrestres de Mariano Vera, el ataque de las tropas porteñas del general Viamonte que son apoyadas por una flota auxiliar de ocho unidades —entre ellas los ex-bergantines españoles "Belén" y "Aranzazú"— al mando de Matías Yrigoyen, oficial que había actuado en Trafalgar y que fue hecho prisionero en un encuentro del 9 de agosto. ([5]) Según Beraza en su obra citada, "la actividad de esa pequeña fuerza destruyó poco a poco el poderío de la flotilla de Buenos Aires que finalmente se retiró a esta capital".

La segunda escuadrilla artiguista que operó en el Paraná con apostadero en Corrientes y en los puertos de Goya y Esquina, estuvo al mando de Pedro Campbell, (*) el "almirante gaucho" al decir de D. Francisco Bauzá, "irlandés, desertor de la expedición de Bereford, quien después de haberse ocupado algún tiempo como

* Anexo I, Nº 4.

[illegible] en Corrientes, se había plegado a la insurrección oriental, prestando buenos servicios militares".

Campbell es la acción turbulenta, el impulso arrollador. En el puerto de Goya detiene los barcos en que huían los responsables de la fracasada revolución de Vedoya, adicto a Buenos Aires, monta pedreros en abandonados lanchones de comercio y distribuye osadía en las tripulaciones para suplir la inferioridad de medios materiales de pelea.

De una total adhesión a Artigas, le sigue al Paraguay cuando el patricio se exila y desentendiéndose de su calidad de prisionero, habilita un taller de curtiduría en Ñoembucú. "Este hombre singular, dotado de un valor a toda prueba y diestro en el manejo de toda arma, empezó por hacerse un gaucho perfecto y concluyú por ser el más audaz de los marinos de nuestros ríos. Sus soldados, alternativamente jinetes, infantes o marineros, iban armados de sable, y fusil. Cuando peleaba en tierra, observaba una táctica llamada de los *montoneros*, es decir, cargaban como caballería, luego se desmontaban desplegando en cazadores como infantes, y a la menor contrariedad volvían a montar y desaparecían. Un servicio especial, organizado por parejas o camaradas de combate, les permitía atender simultáneamente al enemigo y al cuidado de las caballadas propias. Tales eran nuestros marineros de entonces y nuestro almirante". ([6])

Agrega Bauzá que Campbell y Andresito Guacurarí, el teniente indígena artiguista, unidos por el doble vínculo del ideal religioso y político, pelearon juntos; éste, atacando las Misiones, aquel, buscando invalidar las fuerzas navales porteñas y aniquilar su comercio. Es tan efectiva la acción en el Paraná, que Alvear escribía a Nicolás Herrera a la sazón en Río de Janeiro: "Gracias a Campbell, los gritos ya llegan al cielo".

No permaneció mucho tiempo en el norte la escuadrilla del "Comandante General de Marina", grado otorgado por Artigas a Campbell; debía conjurar las acciones dispuestas por el Directorio en su propósito de abrir nuevamente una campaña contra la provincia de Santa Fe, para lo cual se envió al general Balcarce apoyado por una flotilla al mando del experimentado comandante Angel Hubac. Balcarce tenía más de 2.000 hombres; las fuerzas navales se componían de los bergantines "Belén" y "Aranzazú" y de varios lanchones. Entre los oficiales figuraba Seguí, el futuro héroe de Juncal. ([7])

Al ejército de Balcarce le falló el refuerzo esperado de los cuerpos del Alto Perú y de los Andes, llegando a Santa Fe con las caballadas en mal estado; concluyó por replegarse hacia el Rosario mientras los entrerrianos de la flotilla desembarcados en la Bajada, fracasaban en su esfuerzo de sublevar la provincia por lo que tuvieron que regresar a las embarcaciones con defección de muchos tripulantes. La flotilla quedó apostada frente a Santa Fe. Campbell decide atacar, participando en la acción "unos 200 entre-

rrianos que a favor de una gran creciente se pasan en canoas por encima de las islas anegadas, más unos cuantos centenares de indios correntinos enviados por vía del Chaco en botes y lanchas", informa el historiador naval argentino T. Caillet - Bois. Campbell lleva al combate la goleta "Itatí", el falucho "Oriental" y lanchones artillados. Sin dar tiempo al enemigo a organizarse, se lanzó sobre la escuadrilla de Hubac (20 de octubre de 1818); en el abordaje "una marinería extraña y policroma, gauchos de chiripá y la indiada de tapes, entre el griterío ululante y las trompetas sonoras", salva la borda de los buques enemigos. Hubac, sorprendido por aquella para él desconocida táctica de combate, fue arrollado; se retiró a San Nicolás.

La lucha se apaga momentáneamente en tierra argentina por el armisticio que celebran Belgrano y López en San Lorenzo; renuncia el Director Pueyrredón y le reemplaza Rondeau (junio 1819); pero en octubre se reanudan las hostilidades.

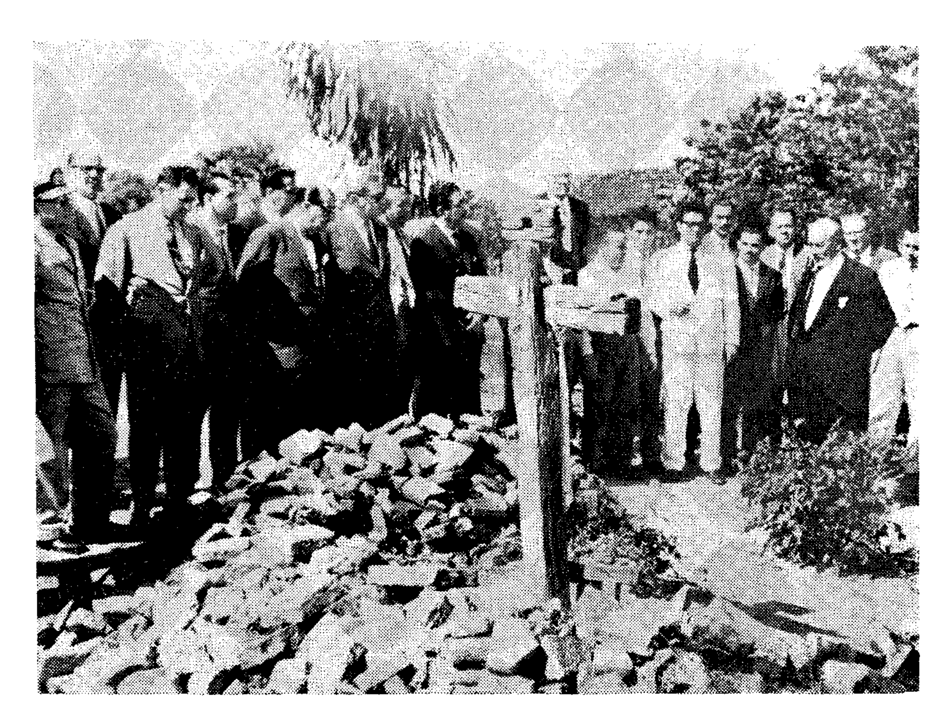
La escuadra porteña, como de costumbre, se había estacionado en las bocas del río Colastiné para bloquear a Santa Fe y al tráfico del Paraná, tentando las decisiones de Campbell. Una flotilla suya tripulada por indios tapes bien equipados sorprende una mañana al "Aranzazú". Hubac reacciona; tiene en el bergantín unos 60 hombres y logra rechazar a los asaltantes en una feroz carnicería de la cual Campbell se salva a nado con unos pocos de sus indios. Pero la victoria costó caro a los porteños pues en la lucha cayó el mismo Hubac con tantas heridas que fallece a las dos horas.

Desamparada de jefes y oficiales, la escuadrilla se replegó hacia Punta Gorda (margen izquierda del Paraná), donde Campbell volvió a atacarla pero con mala fortuna, pues certeros disparos hundieron al "Oriental" y averiaron gravemente al "Artigas".

El 13 de febrero del año siguiente, nuevamente el "almirante gaucho" se trabó en lucha con la flotilla porteña, frente a San Nicolás, siendo rechazado con fuertes pérdidas, aunque el "Aranzazú", falto de un mando superior no pudo sacar ventajas del éxito.

La última campaña del Paraná se emprendió en ocasión de la lucha de Francisco Ramírez contra Artigas. El caudillo entrerriano contó con una fuerza naval que, remontando el río, encontró a Campbell en la boca del río Corrientes, el 30 de julio de 1820. En el rudo combate que se libró, el jefe artiguista perdió casi todas sus unidades, hundidas la "Victoria", la "Carmen" y la "Correntina".

Campbell entraba en el ocaso como su jefe; ambos se exilaron en el Paraguay hasta el fin de sus días. En 1961, el Embajador uruguayo en aquel país dirigió una investigación para localizar los restos del marino irlandés y Comandante de Marina oriental, los cuales fueron transportados a la capital del país por el cual tan denodadamente luchó.



Localización de los restos de Pedro Campbell en el Cementerio de Pilar (Paraguay) el 21 de abril de 1961

Menor fue la actuación de las fuerzas navales artiguistas en el río Uruguay, disputando a los portugueses la libertad de la Provincia Oriental. Para contrarrestar su invasión, Artigas planeó una contraofensiva a fin de aislar a las tropas enemigas de sus bases. En el plan, se atribuía acción preferente a las fuerzas de Andresito destacado en Misiones; para apoyarlo se creó la flotilla del Alto Uruguay que se puso al mando de Justo Yedro. Modesta fuerza compuesta por faluchos y lanchones artillados con piezas de avancarga, pero que cumplieron osadamente su misión.

El 21 de setiembre de 1816 el jefe portugués Abreu llegaba a Yapeyú sin ser sentido por las tropas de Sotelo que intentaba cruzar el Uruguay en multitud de canoas protegidas por dos barcas artilladas. Cayó Abreu sobre los patriotas; sólo la primera barcaza ya lista pudo cruzar el río; el resto de la tropa lo hizo a nado. Sotelo marchó aguas arriba, en busca de lugar favorable al desembarco; hacia la desembocadura del Ybicuy renovó la operación invasora. El 24 llega Abreu en su persecusión; el jefe oriental había apostado 200 hombres en la barranca, mientras sus cañoneras dominaban el río. Por una picada que abre en el monte, logra el portugués llegar con su infantería y cañones frente a los efectivos de Sotelo; la eficaz intervención de las cañoneras apagan el fuego

del enemigo y las tropas orientales pueden internarse en las tierras misioneras. ([8]) Cuando dichas fuerzas se vieron en la necesidad de retroceder, la escuadrilla de Yedro prestó eficaz colaboración en el repliegue. Finalmente, esta pequeña fuerza fluvial fue disuelta en 1818.

El Bajo Uruguay estuvo al margen de la lucha en los primeros tiempos de la invasión portuguesa. La escuadra del invasor se esforzaba en defender el tráfico comercial del Plata con Río de Janeiro hasta que Lecor comprendió la necesidad de apoderarse del puerto de Colonia, activo centro de los corsarios artiguistas, como ha de verse más adelante.

Puso una escuadra al mando de Jacinto Roque de Senna Pereira que el 1º de marzo de 1818 zarpa hacia el río Uruguay. Para su defensa, Artigas, había artillado los pasos de Vera y Perucho Verne y armó una escuadrilla similar a la de Campbell. La flota de Senna Pereira no pudo posesionarse de Paysandú ni de Purificación y entrando en contacto con las fuerzas del general Curado atacó el arroyo de la China donde Ramírez y Aguiar debieron enfrentar, a la vez, a Bentos Manuel y al comandante de la flota. La superioridad de fuerzas permitió a los portugueses ocupar el punto y apresar la flotilla del Bajo Uruguay, compuesta de 14 unidades; 1 cañonera de 2 piezas y un conjunto de 13 faluchos y lanchones artillados. ([9])

3. — El corso

Ya se ha expuesto cual era la posición de don Juan VI con respecto a las tierras del Plata; en su capital brasileña, además, dos hombres estimulaban las regias apetencias: el argentino Manuel José García y el oriental Nicolás Herrera.

El primero, como se informó, había sido enviado por Alvear para plantear a Lord Strangford la colonización de estas tierras por Inglaterra; cuando fracasó ante el diplomático británico, se acercó a Antonio de Araújo, Conde da Barca, hombre de influencia en la Corte carioca, fervoroso convencido del destino del Brasil como potencia americana. García le expuso su plan de implantar una monarquía en el Plata confiada a un príncipe de la casa de Braganza, ideas perfectamente conocidas en Buenos Aires.

Coincidente con esta prédica y afirmándola se desarrollaba la de Nicolás Herrera, desterrado en Río desde la caída de Alvear.

Hombre de muy buena cultura, dialéctico sutil, había influido decididamente, sobre todo en Posadas y Alvear. En la Corte halló ambiente propicio para ejercer sus facultades, poniendo en ejercicio las elucubraciones de su inteligencia y los dictados de su resentimiento.

"La colaboración del doctor Nicolás Herrera... fue particularmente eficaz desde que presentó a la Corona varias exposiciones, en las cuales y de manera muy precisa consignó toda clase de informes sobre la situación política de la Provincia Oriental e idiosincracia de sus habitantes, sobre su organización administrativa y reformas que debían introducirse en ella, así como noticias acerca de las personas más influyentes cuya buena voluntad podría ganarse para los conquistadores. Herrera era de la opinión que los ejércitos portugueses no debían detenerse en la costa del río Uruguay, sino convenía prosiguieran sus marchas hasta el Paraná, porque, decía: "poseyendo este hombre, Artigas, la margen izquierda del Paraná, tiene una comunicación fácil y segura con los pueblos de la Banda Occidental y con el Paraguay, a los q^{e} puede reducir con tanta mayor facililad,q^{to} q^{e} ahora todos están separados entre sí" ([10]).

Si ideas seculares y viejos hechos, como la fundación de la Colonia del Sacramento, alentaban a Don Juan VI en el propósito de anexarse la Provincia Oriental, las prédicas de García y de Herrera eran un encendido estímulo a realizarlo. Y los predicadores eran animados en su tarea, a su vez, por gobernantes como Balcarce el cual, el 4 de mayo de 1816 oficiaba a García que todos contaban con los "principios liberales que ha manifestado S.M. Filelísima... y fundan sus esperanzas en los proyectos magnánimos que debe inspirar a S.M. la aproximación a estas provincias". La invasión de la Oriental daría satisfacción al deseo "de ver terminada la guerra civil con el auxilio de un poder respetable que no obraría contra sus propios intereses cautivando nuestra gratitud".

Contando con la buena disposición del gobierno de las Provincias Unidas, 12.000 soldados portugueses bien equipados, buena parte de ellos con experiencia en las guerras de Europa, cruzan la frontera de la Provincia Oriental y se adentran en su campaña.

Artigas organiza la defensa con escasos recursos pero con su proverbial osadía y un buen plan de combate. Difícil será rechazar a los ejércitos invasores; les opondrá la resistencia de sus desgastados batallones pero, además, su mente lúcida concibe un proyecto audaz: aniquilar el comercio marítimo portugués y cortar las líneas de comunicaciones de la metrópoli europea con su posesión americana. ¿Con qué?

La misión se confía al corso, arma de naciones sin recursos suficientes para la lucha regular en el mar.

De tal arbitrio existían numerosos antecedentes en Europa y América.

En 1815 había recurrido a él, el gobierno de las Provincias Unidas con el fin de destruir los transportes españoles destinados a la reconquista de sus colonias americanas.

El caudillo oriental procedió gradualmente: primero corso en el Plata; luego, extensión del mismo al vasto escenario del Atlántico. El 17 de junio de 1816 escribía al Cabildo de Montevideo: "Marcharon a penetrar los Saltos del Uruguay los dos corsarios bien pertrechados para auxiliar en el río nuestros movimientos en tierra. Conviene autorizar el corso, expidiéndose la correspondiente patente para hostilizar por ese medio a los portugueses en el mar. La medida puesta en práctica comienza a dar buenos resultados".

Aquellos dos corsarios eran el "Sabeyro" y el "Valiente". Había que intensificar la medida y ya no es sólo la lejana villa de Purificación quien habilite a los corsarios expidiendo "cartas patente" con las firmas de Artigas y de Monterroso, como "Secretario de Marina"; es también Colonia donde se halla Lavalleja y Montevideo donde se habilita al corsario de nombre augural "República Oriental".

> "Digo yo don Ricardo Lech, capitán de la goleta nombrala República Oriental que recibi del señor don Santiago Sierra, Comandante de Marina de este Puerto, la patente de navegación expedida a mi favor con fecha de ayer por el Señor Delegado del Jefe de los Orientales, para que la citada goleta de mi mando pueda salir al mar con objeto de hacer el corso por el término de tres meses contra los buques pertenecientes á la Nación Española y Portuguesa; y para que conste doy el presente que firmo en Montevideo, á 20 de Noviembre de 1816 — Ricardo Lech" ([11]).

Los corsarios habilitados por Lavalleja son objeto de protesta del Director Juan Martín de Pueyrredón, monarquista y enemigo del régimen republicano federal y, por lo tanto, de su preclaro defensor. Olvidábase que Buenos Aires había autorizado este sistema de lucha —Decreto del 18 Nov. 1816— ¡Más tarde el mismo Pueyrredón lo reglamentaría!

En comunicación del 15 de marzo de 1817, Buenos Aires oficiaba al gobernador de Montevideo, D. Miguel Barreiro, censurando la melida dispuesta por Artigas y el hecho de que fueran otorgadas autorizaciones por el comandante de una plaza militar secundaria, expresando que no reconocería "otras patentes que las que expida la autoridad superior a que obedecen los pueblos de esa Banda". Amenazaba: "Los corsarios que se encuentran sin ese requisito estarán fuera de la protección de los buques de guerra de este Govierno y no gozarán en tierra de protección alguna" ([12]).

¿Qué número de corsarios operaban en el Plata? ¿Y en su red fluvial No se sabe a ciencia cierta, pero en junio de 1817 Lecor informaba a Río de Janeiro: "Cruzan en varias alturas corsarios que casi llegan a 70, que a pesar de pequeños tienen cada uno la fuerza necesaria para tomar cualquier mercante". También

se sabe que varios de los que originariamente comenzaron a actuar con el pabellón de Buenos Aires, adoptaron luego la bandera artiguista que era la que les aseguraba la posibilidad de actuar contra Portugal deparándoles mayores beneficios. "...los corsaristas de Buenos Aires se mostraban recelosos del gobierno de Pueyrredón por sus contemplaciones con Lecor; al mismo tiempo que no ocultaban su disgusto porque, siendo el comercio del Brasil rico y tentador, no podían apresarlo con la patente de Buenos Aires que no se decidía a declarar la guerra a Portugal".

Hay numerosas pruebas de que la acción de los corsarios artiguistas era tan efectiva, que desesperaba a Lecor quien elevaba encendidas quejas al gobierno de Buenos Aires para que los frenase, y al de Río solicitando insistentemente el envío de fuerzas navales capaces de combatirlos. Indignado por el ejercicio del derecho de visita, hace presente a Buenos Aires que las naves corsarias "amenazan la seguridad del comercio de mi nación, intiman con penas a los capitanes y tripulaciones de los navíos portugueses, ponen continuamente en peligro con sus avergiuaciones y preguntas impertinentes la inviolabilidad de las correspondencias públicas y particulares" ([13]).

En efecto, el capitán del corsario "San Martín" realizó "el atentado de arrebatar a bordo del bergantín L'Apollon al pasajero don Juan Francisco Juanicó los despachos que me enviaba el rey mismo", hecho que causa tanta indignación a Lecor, que en 18 de mayo de 1817 informaba al Ministro de Estado carioca haber exigido a Buenos Aires "solemne satisfacción del insulto".

Más convincentes que estas quejas son sus reiteradas gestiones ante la Corte para que se le envíe una escuadra para contrarrestar los golpes efectivos de los corsarios que estaban paralizando el comercio portugués en el Plata y bloqueando el puerto de Montevideo. Ya a fines de 1817 daba cuenta de que un enjambre de corsarios tenía obstruidos los caminos con Brasil, experimentándose grandes pérdidas por el comercio nacional "por los muchos mercantes que por cierto caían en manos de los cruzadores".

En otra comunicación dirigida al Ministro Tomás Antonio de Villanoba Portugal, expresaba que "cada vez se ve más claro como la luz del día, la necesidad de una escuadra verdadera en estos parajes, para proteger un comercio que el Brasil tanto necesita, y para mantener el respeto de vecinos que sólo el miedo contiene".

Cuando se le enviaron algunas naves de cierto porte, se apresuró a informar de su inconveniencia. "Por consecuencia, no pudiendo aprovechar para las operaciones en este río, otras embarcaciones que no sean ligeras y que demanden poca cantidad de agua para su navegación, y considerando las buenas condiciones de la escurra Antonieta y del bergantin Wellington, ruego de nuevo á V. E se sirva ponderar á S. M. las utilidades que estos barcos producirían si los comprásemos, porque estando las dos cor-

betas para asegurar el puerto, con los bricks Falcao, Lebre, Gaviota, Wellington y Antonieta para cruzar nuestros canales del río y dar caza á los corsarios o piratas, gran provecho podríamos lograr en nuestras operaciones".

Los corsarios artiguistas, ligeros y de poco calado, cruzaban sobre los bancos y se aproximaban a las costas, poniéndose fuera del alcance de la artillería de las mayores unidades portuguesas, "viniendo por estas razones á no servir tales barcos ni para cruceros ni para dar caza y por lo tanto para nada sirven, como no sea para gastos o incomodidades".

Es claro, pues, la enorme y constante preocupación que creaban al poderoso jefe invasor aquella eficiente arma habilitada por Artigas, en su esfuerzo por conservar la libertad de su tierra natal.

¿Cuál era el medio de que se valía para asegurarse el concurso de tantas naves? El cónsul de los Estados Unidos de América, Thomas Lloyd Halsey apoyó desde hora temprana el esfuerzo oriental.

Después de que como comerciante se había opuesto al Protector por los perjuicios que sus operaciones creaban a Buenos Aires, llegó a comprender su causa y a simpatizar con él; con sus amigos formó en la capital porteña la "Sociedad Americana" para hacer circular las cartas patentes de los corsarios, las que comenzaron a ser solicitadas cada vez en mayor número. Para obtenerlas en consecuencia, Halsey se decidió a ponerse en contacto directo con Artigas, viajando a Purificación en momentos en que la guerra le era adversa. Psicológicamente, momento favorable para obtener lo que buscaba, alentando el espíritu de resistencia del caudillo.

Halsey regresó a Buenos Aires e hizo imprimir las patentes en "La Crónica Argentina". Su viaje llegó pronto a conocimiento de Lecor quien previó sus consecuencias, y, en airada reacción, tomó la impolítica medida de ordenar la prisión y enjuiciamiento del funcionario diplomático.

Requisito para el reconocimiento jurídico del corso era contar con un puerto - base. En él debía funcionar el tribunal de presas que juzgase de la legitimidad de la operación. Los corsarios artiguistas contaron en un primer tiempo, en la región del Plata, con Colonia y aún con Buenos Aires apelando para ello al uso de una doble patente: obtenían la que Pueyrredón había habilitado contra España.

Colonia se convirtió en base principal desde la iniciación del corso hasta 1818 en que cayó en poder de Lecor, quien dispuso esta operación militar, precisamente, para terminar con sede tan activa.

> "Colonia fue, ciertamente, el punto a que llegaban, en donde se aprovisionaban y de donde partían los barcos que tanto daño causarían al comercio portugués en el Plata, y, también, el de destino... de las presas tomadas por los corsarios.

Su Comandante Militar organizaba, desde allí, expediciones contra la navegación portuguesa. Y la importancia del pequeño puerto corsario quedaría patentizada a través de la preocupación que se apoderó del Agente Especial de Estados Unidos en Buenos Aires cuando, al año siguiente, las autoridades portuguesas dispusieron su formal bloqueo" ([14])

En efecto; el único arbitrio positivo que encontraron las autoridades lusitanas para terminar con la acción de los corsarios en el Plata, fue enviar una escuadra eficiente que, en combinación con las fuerzas de ocupación de la Provincia Oriental, sometieran a los puertos en poder de Artigas. Este, en acción defensiva, dispuso la instalación de baterías en los pasos de Vera y Peruchoverne y armó una flotilla de lanchones. En tanto, Barroso, marino militar representante de Portugal en Buenos Aires, hizo gestiones exitosas para que las naves de Senna Pereira pudieran trasponer Martín García sin dificultades. La artillería naval silenció las baterías artiguistas, el resto de la escuadra del Almirante Lobo ocupó los puertos del litoral.

Portugal estaba ahora en condiciones de impugnar la legalidad de las patentes de corso expedidas por Artigas.

El historiador brasileño Francisco Solano Constancio, anota en su obra: "Historia del Brasil":

> "Artigas, que no poseía un puerto de mar, arruinaba el comercio portugués concediendo patentes a los corsarios, o mejor dicho, a los piratas, casi siempre americanos, que cubrían el océano y que descaradamente enarbolaban la bandera de Artigas, sin contar muchas veces en su tripulación un solo natural del Río de la Plata o de las márgenes del Uruguay...
>
> Esta malhadada conquista de la Banda Oriental costó caro a Portugal y al Brasil".

Tenía razón Constancio, pero cuando Artigas perdió los puertos de su provincia, ya las patentes enviadas por Halsey se disputaban en los puertos americanos, en Baltimore, sobre todo. Ahora Portugal podía obtener éxito en sus reclamaciones ante el gobierno de los Estados Unidos que el 5 de junio de 1794 había sancionado una ley prohibiendo bajo severas penas armar y equipar barcos de guerra para operar contra cualquier nación amiga. Invocándola, era difícil que el gobierno del norte permitiera vulnerar su neutralidad. "Oyó el Congreso de Wáshington las voces del Gobierno de don Juan VI y entendió juiciosas sus reclamaciones repetidas. Promulgó una ley prohibiendo el armamento de corsarios en los Puertos de la República, desde que mantenía paz y amistad con Portugal", consigna Juan M. Pereira da Silva en su "Historia da Fundaçao do Imperio Brasileiro", y agrega: "Apresuróse el Poder Ejecutivo a determinar que no se recibirían más presas en el territorio de la Unión Americana"; pero los intereses privados

de muchos de sus ciudadanos no coincidían con la voluntad de su gobierno y los corsarios continuaron saliendo de varios puertos para operar en el Atlántico, habilitándose tribunales de presas en las Antillas.

Según el "Correio Braziliense ou Armazen Literario", citado por Beraza en su trabajo citado: "Se tiene averiguado que Artigas tiene ahora por lo menos 16 corsarios con su bandera, casi todos armados en Baltimore, y algunos de ellos nunca estuvieron en el territorio de Artigas, que es la Banda Oriental del Río de la Plata. Las presas tomadas por estos piratas nunca son condenadas, pues son descargadas en el mar o enviadas a lugares remotos, donde sus armadores envían barcos que se hacen cargo de las cargas. Estos cargamentos entran en los puertos de Santo Tomás, San Bartolomé, Santa Cruz, etc. y se calcula que a los pacíficos portugueses les han robado por estos piratas de cuatro a cinco millones de dólares".

Estimaba el Barón de Portal en setiembre de 1812, que la situación de la marina portuguesa era tan desesperada, que "el buque de Londres es la única comunicación directa entre el Brasil y Europa".

Tan eficiente era la acción de los corsarios que navegaban con patentes de Artigas, que el *"Times"* comentaba en su edición del 16 de abril de 1817:

> "La bandera portuguesa podía asegurarse algún tiempo atrás por 35 o 40 chelines en viaje de o para el Brasil; la tarifa de la semana pasada llegó a 3 guineas. Pero debido a las noticias recibidas ayer (aunque no plenamente confirmadas) no puede asegurarse dicha bandera a esa tarifa; en realidad ninguna bandera es protección eficaz para esos barcos que se dirigen a la costa del Sud América, Golfo de México y aún a cualquier, punto del sur del Canal de la Mancha, si se hace excepción de la Británica, la cual ha sido siempre respetada... Las Indias Occidentales están llenas de corsarios". ([15])

Una última cita para evidenciar la importancia del corso artiguista, no obstante la formalidad legal adoptada por el gobierno de Wáshington: comunicación del gobernador de Pernambuco al Conde dos Arcos:

"Ilmo. Sr. La costa del Norte del Brasil está infectada de corsarios y comienzan a aparecer con fuerzas mayores... Ruego a V. Exa. se sirva dar toda la protección posible a estas Capitanías y al Comercio y juzgo que sólo buenas fragatas podrán poner orden en nuestra costa, en vista de la fuerza con que principian a atacarnos".

En octubre de 1818 se publicó en Lisboa un edicto haciendo saber a los propietarios de buques que se daría protección a la navegación en convoy desde los puertos de Lisboa y Oporto hasta las islas de Cabo Verde. Tal la desesperante situación del comer-

cio y las comunicaciones marítimas portuguesas por la acción de los corsarios que se echaron a la vastedad del océano con las patentes que autorizó Artigas en la aislada villa de Purificación. La eficacia de su acción y el origen de la decisión justifican la cita como antecedente de la acción naval en los destinos de la tierra uruguaya. Sí, en definitiva, los corsarios no pudieron impedir la conquista de la Provincia Oriental asaltada por poderosas y renovadas fuerzas y solapadas conjuras, si probaron en forma fehaciente esa interrelación de la realidad nacional con su ambiente marítimo.

Su accionar, por otra parte, no fue arbitraria, sino que estuvo regida por una reglamentación ciudadosa. No se mantuvo inviolada, sin duda, a lo largo de los cuatro años de práctica en la que intervinieron decenas de naves dirigidas por hombres de diversas mentalidades acicateados por variados intereses; ello no resta honor a quien concibió la medida y formuló su reglamentación no sólo haciendo gala de sorprendente información en la medida, sino exhibiendo una personalidad superior, de claro sentido americanista, predecesora de actitudes tan celebradas como la mencionada doctrina Monroe de fecha posterior.

He aquí el texto de esa reglamentación:

> "Artículos de Instruccion que observará el señor Comante del Corsario nombrado, segun el Estatuto Provisional de Decretos y Ordenanzas de esta Provincia Oriental.

Artículo 1 — El Comandante y Oficiales y demas subalternos del predicho Corsario quedan bajo la proteccion de las leyes del estado, y gozaran, aunque sean extranjeros, de los privilegios e inmunidades de cualquier ciudadano americano, mientras permanecieren en servicio del Estado.

2º — Los armadores podrán celebrar los contratos que estimen convenientes con el Comandante, Oficiales y tripulación, debiendo entrambas partes mantener una constancia por escrito del contrato para hacerlo cumplir religiosamente en caso de duda por este Govierno.

3º — Los armadores seran obligados a satisfacer un cuarto por ciento ante este Govierno sobre el producto de cada una de las presas, debiendo en las reparticiones considerarse esta porción como la más sagrada y recomendable para el estado.

4º — Los armadores y apresadores serán obligados a dar a este Govierno la mitad del armamento y útiles de guerra tomados en las Presas; el resto quedará a beneficio de dichos armadores, con prevencion de que si este Govierno los necesita, deberá ser preferido en la compra por su valor ordinario.

5º — En razón de los dos anteriores artículos, el Govierno concede el privilegio a los armadores y apresadores que las presas vendidas en qualquiera de los puertos de su mando paguen solamente sobre sus efectos la mitad de los derechos ordinarios, que

será un doce y medio por ciento, y que no serán gravados estos mismos efectos con pecho extraordinario.

6º — Los armadores y apresadores serán obligados a satisfacer cualquier auxilio que por vía de reintegro hayan pedido o exigido de los buques mercantes o de guerra del Estado o de otros cualesquiera traficantes de los poderes neutrales o amigos a quienes se les haya exigido por el mismo principio.

7º — Los armadores y apresadores serán obligados a enarbolar en el corsario la bandera tricolor, azul, blanca y colorada, en el modo y forma en que la usan los demás corsarios y que tiene ordenado la Provincia.

8º — El Govierno declara por buena presa todo y qualquier buque navegante con bandera portuguesa y con patente de aquél Govierno debiendo todos sus cargamentos, buques y efectos ser vendidos o enajenados en justa represalia.

9º — El Govierno declara por buena presa qualesquiera buques que reconocido por alguno de nuestros corsarios, enarbolando el Pabellón de la Provincia, se les haga el menor movimiento de hostilidad, con justificación de no haber sido provocado por ellos.

10º — El comandante de corso podrá reconocer qualesquiera buque navegante, y si lo encontrase con armamento, útiles de guerra y papeles oficiales de qualesquiera de las dos magestades española y portuguesa, relativas a la subyugación y nueva conquista de estas provincias u otras qualesquiera del continente americano será por el mismo hecho declarado buena presa

11º — El comandante de corso apresará qualesquiera buque navegante que fuese encontrado sin credenciales de alguno de los goviernos reconocidos y será reputado como pirata, a no ser que el capitán y tripulación de dicho buque justifique la casualidad de este incidente.

12º — El Comandante de corso, habiendo hecho las presas por qualesquiera de las causales indicadas en los artículos anteriores, podrá remitirlas con qualesquiera de sus oficiales de presa, autorizándole para que pueda enajenarlas o venderlas en qualquiera de nuestros puertos u otros de las Provincias neutrales o amigas.

13º — Ni el Comandante de Corso ni alguno de sus Oficiales podrá tomar ninguno de los buques mencionados, siempre que se hallen a un tiro de cañón de los puertos neutrales o amigos, o la misma distancia en qualesquiera de sus costas, en cuyo caso gozando inmunidad aquel terreno declaro ser nula aquella presa aún cuando por nuestro corsario hayan sido perseguidos dichos buques enemigos desde mayor distancia.

14º — El Comandante y demás Oficiales de corso guardarán y harán guardar la mayor ponderación posible con los prisioneros de guerra, usando con ellos la mejor conducta, según el derecho y costumbre de las otras naciones civilizadas.

15º — El Comandante y demás Oficiales de corso guardarán y harán guardar a la tripulación el mejor orden en visita de los buques y reconocimiento de las presas.

16º — El Comandante y Oficiales de presa están obligados a remitir a este Govierno todo y qualquiera papel interesante hallado en dichas presas, los que serán conducidos con la brevedad y seguridad posibles.

17º — El Comandante y Oficial de presa, en caso de hallar alguna contradicción en qualesquiera de los puertos neutrales o amigos para su venta ocurrirán a este Govierno con los justificativos suficientes del apresamiento y, calificado que sea, hacer el reclamo y gestiones convenientes.

18º — El Comandante y Oficiales de corso guardarán y harán guardar a la tripulación el mejor orden y cuidarán de la más puntual observancia de las leyes penales.

Y para que dichos artículos tengan toda la fuerza y valor van firmados de mi mano y sellados con el sello de la Provincia. Dado en..."

Como se ha dicho, la lectura de este documento motiva expresiones de encomio para su autor. En primer término, revela un acabado conocimiento de la figura jurídica del corso; éste se hace por necesidad pero asegurando respeto para el enemigo así en sus bienes como en su vida y relaciones (Art. os 14, 15, 18); se contemplan los derechos del Estado habilitante, pero sin arbitrariedades ni demasías (Art.os 4º y 5º); se respeta los derechos y aguas jurisdiccionales (Art. 13), etc. Pero hay dos conceptos que deben ser especialmente destacados pues revelan una singular amplitud de miras políticas del prócer oriental, los que por hallarse asimismo en otros documentos de su autoría, ponen de manifiesto la solidez del pensamiento inspirador. Nos referimos a los artículos 1º y 10 que consagran la ciudadanía americana, el criterio de solidaridad continental.

"Ciudadano americano", se expresa en el Art. 1º y porque el concepto de la enunciación involucra una "patria americana", dispone Artigas que se proceda contra los buques que pretendan cualquier acción "relativas a la subyugación y nueva conquista de estas provincias u otras cualesquiera del continente americano".

Si se considera que difícilmente Artigas pudo conocer la "carta de Jamaica" de Bolívar del 6 de setiembre de 1815 en la cual, por otra parte, se hacen previsiones sobre un futuro continental; que las instrucciones del Libertador a Joaquín Mosquera y Arboleya, designado plenipotenciario ante los gobiernos de Perú, Chile y Buenos Aires para promover bases de solidaridad americana son de octubre de 1821, se aprecia el mérito de la concepción americanista de Artigas exteriorizada en el Art. 10º.

La doctrina de Monroe formuada en el Mensaje Anual al Congreso, es también de fecha posterior a las Instrucciones de Corso

de Artigas: 2 de diciembre de 1820. Por eso, el documento transcripto es de honor para la tradición naval de la República.

El interesado en obtener patente de corso debía firmar un compromiso ante la autoridad marítima provincial y ofrecer garantía por su buen uso, así como por las presas hechas. Se copia a continuación la patente otorgada por Artigas y rubricada por José Monterroso como Secretario de Marina, el 19 de Noviembre de 1817, al ciudadano Juan Clark, propietario o armador de la nave "La Fortuna".

"Departamento General de Marina. Nº 6.

El Gefe de los Orientales y protector de los Pueblos de la República Oriental.

Por cuanto la cruel y obstinada conducta del Rey de España y la ambición que ha desplegado el Rey de Portugal, imbadiendo con sus Tropas nuestros territorios y promoviendo la guerra contra los más sagrados derechos, nos ponen en la urgente precisión de usar de represalia en una Guerra a q^e. hemos sido provocados; Por tanto y usando del poder y facultades q^e. me estan concedidos por los Pueblos de la Republica Oriental para hacer respetar su pabellon Tricolor contra el poder de todos sus enemigos: Ordeno y mando se concedan patentes de corso contra los buques de España y Portugal de modo que asi los Bageles de Guerra del Estado, como cualesquiera otros que fuesen habilitados con la Patente de Corso y represalia aprehenderan y podran legalmente embargar los Buques, personas y efectos de ambas Magestades y considerando suficientemente calificado la persona del Capitan Dn Juan Clark para este empeño. He resuelto concederle y espedirle estas mis *Letras Patentes* para q^e. con el Buque nombrado *"La Fortuna"* de doscientas cuarenta y cuatro toneladas y de 13 cañones pueda andar armado en guerra por solo el termino de año y medio contado desde el dia q^e. salga del Puerto en cuyo tiempo (a no ser que por mi nuestra orden le sea contradicho) le autorizo para q^e. pueda dicho Señ^r. Capitan embargar y tomar por fuerza de Armas todo y cualesquiera Buque Español o Portugues que encuentre, excepto los q^e se hallasen en Puertos Neutrales ó amigos deviendo dichos Buques de Presas, ser conducidos a nuestros puertos u otros cualesquiera de los Poderes Neutrales ó amigos, si las circunstancias lo permiten para q^e calificados de Buena Presa, ante este Gobierno según las leyes del Estado o instruccion que acompañe al efecto puedan ser los energenados *(sic)* y y vendidos; y para q^e estas letras patentes tengan todo el valor y fuerza q^e desea la Republica contra el poder de todos sus enemigos. Ordeno y mando a todos los Buques asi de guerra como de comercio de dicha Republica Oriental pres-

ten a dicho Corsario "La Fortuna" toda proteccion y ruego y encargo á los subditos de las potencias Neutrales ó amigas, no le pongan el menor embarazo, antes en caso preciso los auxilien, y favorezcan seguros q^e este Gobierno no desconocerá tan importante beneficio. En testimonio de lo cual mando estender esta Patente, numero sexto, firmado y refrendado con el sello de la Republica y por mi Secretario de Guerra y Marina. Dado en este Cuartel General de la Purificación 19 de Noviembre de 1817.

(Fdo) Jose ARTIGAS.

Por mando de su Es.a
Sello de la — *Jose Roso.* — (16)
Rep.ca Oriental — Seco de Marina

Cuando, como se ha dicho, ante las reclamaciones de Portugal, el gobierno de Washington dispuso cerrar sus puertos al corso artiguista, las presas fueron llevadas a puertos de las Antillas o bien, trasbordado el cargamento, se las incendió en alta mar. El sentido de legalidad de Artigas le llevó a gestionar otros arbitrios: solicitar de los gobiernos de Chile y Venezuela la habiitación de puertos para sede de tribunal competente. Envió un representante personal ante O'Higgins y ofició a Bolívar que había instalado la Corte de Vicealmirantazgo en la isla Margarita. Ambas gestiones fueron favorablemente atendidas.

Tan amplia fue la acción de los corsarios de Artigas en el espacio y en el tiempo, que todavía en 1846, un cuarto de siglo después de desaparecido el caudillo oriental del escenario de su obstinada lucha por la autonomía de su provincia y la organización federativa de las del Plata, nuestra Cancillería negociaba con la de los Estados Unidos de América la liquidación de problemas suscitados por los apresamientos de los corsarios que por expresa disposición y para distinguirse eran obligados "a enarbolar la bandera tricolor, azul, blanca y colorada", la que ondeó en Purificación, cuartel general del indomable caudillo oriental y Protector de los Pueblos Libres.

NOTAS

(1) RODRIGUEZ, GREGORIO P., "Historia de Alvear", Tomo II, pág. 270.

(2) BUSANICHE, JOSE LUIS, "Historia argentina", Buenos Aires 1965, pág. 350.

(3) MARTINEZ MONTERO, HOMERO, "El apostadero de Montevideo", Madrid, 1968, págs. 237 a 247.

(4) BERAZA, AGUSTIN, "Las campañas navales de Artigas", en edición de "El País", "Artigas", 1950, pág. 162.

(5) CAILLET BOIS, TEODORO, "Historia naval argentina", Buenos Aires 1944, pág. 155.

(6) BAUZA, FRANCISCO, "Historia de la dominación española", T. III, Montevideo, 1929. Libro VI, pág. 26.

(7) Ob. cit. en (5), pág. 199.

(8) Ob. cit. en nota (6); pág. 266.

(9) Ob. cit. en nota (4), pág. 164.

(10) PIVEL DEVOTO, JUAN E., "Apuntes de Historia Nacional", Cursos de la Escuela de Guerra Naval; pág. 16.

(11) DE MARIA, ISIDORO, "Compendio de Historia de la República O. del Uruguay", Montevideo 1893 - 95, tomo III, pág. 233 - 35.

(12) BERAZA, AGUSTIN, "Los corsarios de Artigas", Rva. Histórica, Montevideo 1944, Nos. 43 - 45, pág. 8.

(13) Id. Id. Pág. 65.

(14) Id. Id. Nº 1 46-48. Pág. 72.

(15) Id. Id. pág. 81.

(16) PIVEL DEVOTO, JUAN E., "Los corsarios de Artigas en nuestros anales diplomáticos", en Bol. del Ministerio de R. Exteriores (2ª época). Mdeo., 1933.

CAPITULO III

Dominación luso-brasileña

Ocioso por conocido resulta historiar el origen y desarrollo de la invasión y asentamiento de Portugal, primero, del Imperio del Brasil, después, a título de heredero, en la Provincia Oriental.

Cronológicamente, el origen coincide con el día en que el Papa Alejandro VI firma las bulas trazando el meridiano particional del mundo, delimitando las posesiones marítimas de España y Portugal; como razón fundamental de la política de este último, debe citarse su desmedida ambición de dominio bajo el estímulo de sus descubrimientos y conquistas logrados a lo largo del siglo XV, antes de la aventura colombina, hechos de los cuales deducía derechos a territorios y mares situados más allá del meridiano de Tordesillas.

Si comenzó a realizar este propósito en la región del Plata en 1680, vio con pesar su frustración hasta que los apremios militares de Elío en 1811, y el extravío político de los dirigentes porteños, después, le dieron de nuevo la oportunidad de ocupar el ambicionado territorio de la Provincia Oriental. El 20 de enero de 1817 las tropas de Lecor penetran en Montevideo haciendo efectiva una ocupación que duraría más de una década.

La porfiada y estéril defensa artiguista de la Provincia en el ambiente marítimo ha sido historiada en el capítulo anterior; cuando tras los logros de la epopeya lavallejista de 1825, el gobierno de las Provincias Unidas se decide a intervenir en la lucha contra el invasor, carece de una fuerza naval capaz de enfrentar a la del Vicealmirante Rodrigo de Ferreira Lobo. Terminada la guerra contra España, aquella escuadra que conquistó en el combate naval del Buceo (14-17 mayo de 1814) la independencia política del país, fue desmantelada como si no hubiera costas que defender ni mar que vigilar; de manera que cuando en 1826 se fue a buscar al Almirante Brown en su retiro de Barracas para que asumiera la responsabilidad de una nueva campaña naval, no podía contarse más que con dos bergantines casi destruidos, el "Belgrano" y el "Balcarce", utilizados para el servicio de inspección en rada, a los que apresuradamente se carena y equipa, conjuntamente con un viejo lanchón [1].

No corresponde a este trabajo historiar la lucha naval entre las escuadras del Brasil y la de las Provincias Unidas de tan brillante actuación. Su decisivo triunfo de Juncal (9 Feb. 1827) fue

uno de los factores que determinaron al Emperador a aceptar las negociaciones de paz que habían de conducir a la creación del Estado Oriental. Cabe, sí, informar sobre la participación que correspondió a la Provincia en las luchas auxiliares cumplidas en sus aguas.

1. – La escuadrilla de la Laguna Merín.

En la estrategia de los comandos que dirigieron la guerra contra el Brasil, la ocupación del estado de Río Grande del Sur tuvo siempre consideración predominante. Estuvo en los planes de Carlos de Alvear que intentó realizarla luego de los triunfos de Ituzaingó y Camacuá, como en los propósitos de Lavalleja cuando ocupó la jefatura del Ejército Republicano.

Del territorio de aquel estado, era parte fundamental la región hidrográfica formada por las lagunas Merín y de los Patos y el río San Gonzalo.

Ella albergaba las importantes ciudades de Río Grande y Porto Alegre, bases del ejército y depósitos de abastecimientos de toda naturaleza, alimentados por la producción local y los suministros enviados desde Río de Janeiro. Su ocupación, pues, era sumamente interesante.

Claro está que si el Ejército Republicano era vencido, su situación se tornaría crítica, pues quedaría encerrado en el bolsón flanqueado por el océano y las masas de agua lacustre, no teniendo para su retirada más que el estrecho pasaje del Chuy. Convenía a los brasileños, pues, mantener expeditas aquellas aguas y convenía también a los republicanos dominarlas no sólo para perturbar o impedir la llegada de los abastecimientos y operaciones del ejército enemigo, sino para apoyar el avance de sus propias fuerzas.

Exponiendo al Ministro de Guerra su plan de ataque al Brasil, informaba Alvear haber dispuesto que Leonardo Olivera reclutase en la región de Maldonado 600 hombres y recursos a fin de "penetrar con ellos por el camino que hay entre la laguna Merín y el mar hasta ponerse en contacto con el ejército..."(2).

Planteaba que "...en la posición que ocupa el ejército [en Cerro Largo] es dueño de una parte de la Laguna, por la cual se puede amprender un corso... es de absoluta necesidad para el ejército una fuerza de marinos que con botes armados puedan apoderarse de buques en la Laguna, y que armados después estos con artillería del ejército y aún con su armamento y gente, se echen las bases de una flotilla".

Para llevar adelante esta idea, ordena Alvear al mayor Agustín Dagrumet, "hombre de juicio y reposo", que forme en Canelones una Compañía de Marina y adquiera botes para armarse con artillería facilitada por el ejército.

Recibida la orden, Dagrumet se dio diligentemente a formarla; el 11 de Oct. (1826), solicitaba al gobernador Joaquín Suárez "una carreta para el servicio de dicha compañía, especificando que fuese nueva y fuerte para transportar un lanchón; al día siguiente Giró dispuso que se contratase y proporcionase la carreta pedida" (3).

El 7 de enero del año siguiente, Dagrumet dirigía una comunicación al mismo gobernador quejándose de la actitud del coronel Rafael Hortiguera que no le quería facilitar los recursos necesarios para el pago de sueldos y alimentación de los hombres alistados. "...la suma que me precisaria para pagar...comprar las raciones que el General en Gege á Ordenado que se da á los Marineros, en fin ponerme en camino sería de 1.500 $....".

La flotilla se organizó posteriormente, como se informará; entre tanto veamos a aquel bizarro jefe oriental de origen extranjero actuar en aguas nacionales.

"El 9 de marzo de 1827 —refiere Kenny en su obra citada— Dagrumet tuvo noticias que la fragata brasileña "Conde dos Arcos" estaba por darse a la vela desde Montevideo; con la intención de abordarla se embarcó en el río Santa Lucía en tres botes con 4 oficiales y 20 ó 22 hombres; entró al puerto de Montevideo a las 2 de la mañana del día 22; abordó la fragata con su bote y 5 hombres, encerrando a la tripulación en la Cámara; poco después llegaron los otros dos botes. Estaban tratando de levar anclas para llevarse el buque, cuando algunos marineros se asustaron, gritaron a los demás que estaban rodeados de embarcaciones enemigas y huyeron con los tres botes, dejando abandonados a su jefe, a los oficiales y a 8 ó 10 hombres. Dagrumet, no teniendo suficientes hombres para aparejar la fragata, después de tenerla en su poder dos horas, la abandonó y se retiró en una lancha".

En abril, la compañía fue trasladada a Buenos Aires para ser incorporada a la escuadra de Brown; unos 40 marineros orientales, pues, participaron de las peripecias de aquella fuerza, correspondiéndole su parte de méritos en su exitosa actuación en las aguas del Plata.

En la nota del 28 Jun. 1827 en que Alvear refiere la necesidad de una fuerza naval en la laguna Merín, plantea también su renuncia. El 24 de julio dejó definitivamente el mando superior del ejército republicano; pero la flotilla se organizó con el total apoyo de Lavalleja y la decidida colaboración de Leonardo Olivera y Francisco Aguilar, acompañada de la expectativa de Pedro Trápani y D. Luis Eduardo Pérez.

Desde Durazno, en enero de 1826, escribía este último al general Lavalleja: "La noticia de la Laguna nos ha sido satisfactoria p° mi amigo:yo no me contento con cosas pocas. Mientras la pérdida del Enemigo no llegue a 500 hombres, no sonará el cañón en el Durazno" (4). Y Trápani, el fiel amigo y lúcido consejero de Lavalleja, nervio de la Comisión Auxiliadora destacada

en Buenos Aires, le escribía desde aquella capital el 1º de enero de 1826: "...por mi parte cuando él [Leonardo Olivera] nos diga que la Laguna del Mini se ha puesto roja con sangre de esa canalla entonces le diremos que basta" (5). Y en otra comunicación del 23 Feb. 1828 dirigida también a Lavalleja, aconsejaba: "...es preciso q^{e}. Vm. procure sacar pronto ventajas que pueda de la posesion de la Laguna Merin, pues yo creo q^{e} muy pronto saldra de ella mas q^{e} de priza el *heroe Chentopé*, no desprecie este aviso p^{a} los fines q^{e} puedan convenirle, pues ellos [los brasileños] mandarán fuerza de mar á dicha Laguna" (6).

El *héroe Chentopé* era Jerónimo Soriano o Sciurano que actuaba en el comando de operaciones de la escuadrilla. En cuanto a su predicción, Trápani estaba en lo cierto pues "en el plan de campaña que Lavalleja remite al Ministerio de Guerra el 14 de marzo de 1828, anota entre otras cosas: "Ya se dice que la ida del general Callado a Montevideo tiene entre otros aspectos el de hacer venir algunos buques para destruir la fuerza marítima de Chentopé" (7).

Del apoyo prestado por el general Lavalleja a la flotilla da testimonio la siguiente anotación de José Brito del Pino refiriéndose a la correspondencia despachada por el Cuartel General el 27 de enero de 1828: "Al Ministerio pidiendo unas balleneras de las últimamente construidas por el general Brown para operar en la Laguna de los Patos" (8). Y en las anotaciones correspondientes al 3 de abril del mismo año, se consigna: "Se ofició al Ministerio dando cuenta que en este mismo día se había comprado al Sr. Claudio Otamendi, la Escuadrilla del Miní, de su propiedad, en la cantidad de 40.000 p^{s}, los que debían pagársele por la Caja Nacional a los 8 días de presentada la letra" (9).

Informa Pintos Diago en su obra citada en nota (2), que el vendedor, Eladio y no Claudio Otamendi, inició la operación a fines de 1827, informando a Lavalleja que a fines de 1826 había conducido desde Santa Lucía a la Laguna Merín "atravesando por tierra el espacio de ciento ochenta leguas, dos lanchas, que tripuladas por 36 hombres bajo la conducta de don Jerónimo Soriano, apresaron la preciosa y flamante goleta nombrada "29 de Octubre" de seis cañones de gran calibre, y completamente pertrechada, y ahuyentando dos más, también enemigas, las obligaron a varar primero, después a incendiarse, dejando el pabellón de la patria en plena posesión de aquellas aguas. Este suceso produjo otros semejantes, con los cuales, engrosada la fuerza del Comandante Soriano, llegó a verse en estado de ofrecer a V. E., el servicio de cinco embarcaciones que, ocupadas desde entonces en seguir los movimientos del ejército, en auxiliar sus operaciones y hacer terrible su aparición desde el puntal al Río Grande, puede asegurarse que han trabajado más por la gloria de la Nación, que por los aumentos de mi fortuna, y la de los bravos que se llegaron a seguirla en una empresa tan arriesgada".

La intervención de Leonardo Olivera en el esfuerzo de montar una escuadrilla en la laguna Merín tiene la eficacia de todas las acciones de este bravo militar. El 25 de mayo de 1828 dice a Lavalleja que si compraba el "Ituzaingó", "embargase su importe para que se hiciera pago [a] don Domingo Arboleya, comerciante de este pueblo (Rocha) y quien suministró al capitán de dicho corsario la cantidad de $ 1300 y más. Este es un buen amigo y deseo servirlo en todo lo posible. También espero me mande un boleto de las dos balleneras y un bote que mandé, pertenecientes a Aguilar para la escuadrilla, según orden de Vm. y del general Paz".

Todavía el 28 de julio del mismo año (1823) escribe Olivera a Lavalleja: "...cuantos encargos y recomendaciones me hizo para que se proporcionase lo necesario para la Escuadrilla, lo he cumplido exactamente. Se ha comprado a don Agustin Dagrumet, caballería, anclas, cadenas, velamen, balas, metralla y porción de útiles; los víveres y otras muchas cosas más para la misma los ha facilitado don Domingo Arboleya. Todo ello, sobre poco más o menos importa de 16 a 17 mil pesos moneda corriente; es mucho, pero amigo, van provistos completamente de cuanto han necesitado, sin necesidad de salir de aquí. Compadre, hablaré a Vmd. con algún amor propio y le dire que mi actividad y la confianza que le he inspirado a Arboleya que será todo pago inmediatamente es que ha servido de mucho; éste ha agotado todos sus recursos y su influjo con Dagrumet a fin de que no pusiese duda en la venta, y es lo que ha contribuido a que la Escuadrilla de la Laguna se pueda poner en un estado respetable, en consecuencia de los esfuerzos que ha hecho este amigo; espero que Vmd me hará el gusto de hacer estos pagos antes que otros. También he pedido prestados a mis amigos de este pueblo la cantidad de $ 544 en metálico para enganchar 25 marineros y dos oficiales, que eran del corsario "Triunfo Argentino", lo que creo será de su aprobación, pues son de lo mejor y que de otro modo no querían. Trato de comprar el armamento y la pólvora a Dagrumet, siempre que sea admisible la propuesta que he hecho al Consejo y que la han dirigido a Vmd. Arboleya me ha propuesto entregarme aquí 280 balas y que recabe de Vmd. se le entregue en Buenos Aires igual numero y del mismo calibre, pues con esta esperanza remató el corsario naufragado, en un precio exhorbitante, pues será muy útil para el départamento, pues las necesitamos en extremo para las piezas de a 24 y darles algunos sustos a los enemigos, bien sea en Maldonado o la isla de la Paloma, con que yo espero que si Vmd. admite esta propuesta me lo avise y me diga si podré recibirlas y que Arboleya las reciba en Buenos Aires.

"Hoy marcha la tripulación enganchada aquí para la laguna en cuatro carretas cargadas con algunos trabajos".

Veamos, por último, la intervención de aquel emprendedor vecino de Maldonado, don Francisco Aguilar, hombre de empresa, fecundo y múltiple.

Maldonado, junio 19/828.

Exmo Sor Juan Ant^{o} Lavalleja.

Mi apreciable General y Sor: Tengo el plazer de haver recibido su favorecida comunicacion de 14 del corrt^{e}., y enterado del contenido contesto diciendo: Que las Balleneras puede V. E. disponer de ellas cuando guste en servicio de la Patria, y luego q^{e} este se concluya, espero merecer de V. E. se sirva mandarmelas debolver, pues sin ellas no podré seguir mi faena en el año venidero, por q^{e} son mandadas construir en N^{te} America p^{a} el efecto; y en el País no podre reponerlas de esta clase —ya la estacion este año p^{a} faenar es muy abanzada; ademas de hallarse los enemigos posesionados de este p^{to}., y de consig^{te}, nada podre hacer este año. Ruego á V. E. encargue oportunam^{te}. al oficial q^{e} esté al cargo de ellas, las cuide con esmero, pues ni carpintero hay aqui q^{e} las sepa consertar ....

"En mi poder ha dejado un Cap^{n} Americano algun velamen, vergas y cabullerías p^{a} bender, pertenecientes á su Buque q^{e} naufragó en la Isla de las Palomas, y si acaso algunos de estos pertrechos son necesarios p^{a} el armamento de los Buques dela Esquadrilla q^{e} se halla en la Laguna, puede V.E. embiar persona inteligente q^{e} tome las cosas q^{e} sean utiles, cuyo importe puede abonarseme en Tesoreria el año benidero...

"Decea á V.E. toda prosperidad en todas las empresas contra el Enemigo p^{a} q^{e} asi concluya la gran obra de la libertad del País......" ([10]).

He aquí un plausible antecedente para la tradición naval del país. Todos estos hombres, militares y civiles, orientales todos, se esfuerzan por crear una fuerza naval eficiente que operando en un espejo de aguas interiores obstaculice las líneas de operaciones del enemigo y apoye el flanco de las tropas republicanas. Y actúan con desprendimiento y grandeza. La patria, primero. Hombres y barcos viajan en carretas cruzando por leguas el territorio nacional para llegar hasta el escenario lacustre donde en varias ocasiones se lucha duramente. No se tornan rojas de sangre las aguas de la laguna como quería Trápani; pero sí se enrojecen con el incendio de cascos y velámenes, y chirriando apagan a las balas esféricas de los cañones de avancarga y las alargadas de las pistolas de chispa usadas cuando se pelea de cerca para dilatar las resonancias de un triunfo.

2. – Independencia nacional y orígenes de problemas jurisdiccionales.

Las victorias de Ituzaingó, Misiones y Juncal, unidas a la acción mediadora de Gran Bretaña, a la buena disposición de Lavalleja hacia la independencia de su Provincia y a la difícil situación del Imperio —tanto como la de las Provincias Unidas— facilitaron el éxito de las tratativas de paz que negociaron en Río de Janeiro los plenipotenciarios Marqués de Araçaty, José Clemente Pereira y Joaquín Oliveira Alvarez por Brasil; Juan Ramón Balcarce y Tomás Guido por las Provincias Unidas. El 27 de agosto de 1828 se firmó la Convención Preliminar de Paz que el Emperador ratificó de inmediato (30 de agosto), haciéndole el gobierno de Buenos Aires el 29 de setiembre.

Para este trabajo interesa señalar las siguientes cláusulas:

Art. 1º Su Magestad, el Emperador del Brasil, declara la Provincia de Montevideo llamada hoy Cisplatina, separada del territorio del Imperio del Brasil, para que pueda constituirse en Estado libre e independiente de todas y cualquier Nación, bajo la forma de gobierno que juzgare conveniente a sus intereses, necesidades y recursos.

Artº 2º El Gobierno de la República de las Provincias Unidas concuerda en declarar por su parte la independencia de la provincia de Montevideo llamada hoy Cisplatina, y que se constituya en Estado libre e independiente, en la forma declarada en el artículo precedente.

Artº 3º Ambas Altas Partes Contratantes se obligan a defender la independencia e integridad de la Provincia Cisplatina por el tiempo y en forma que se ajuste en el tratado definitivo de paz.

Los artículos 4º y 8º legislaban sobre la forma de reunir a los representantes del nuevo país; los números 6 y 7 se refieren al gobierno provisorio, etc. Pero en ningún momento se define cual es el territorio físico que correspondía al nuevo Estado; no se le fijan límites.

¿Podían ser los de la Provincia Cisplatina? En el llamado Congreso Cisplatino (julio de 1821), objetable como auténtica representación del pueblo oriental, no se definió su territorio; y en la sesión del 18 de julio, D. Dámaso A. Larrañaga, abogando por la incorporación al Imperio, expresaba: "Pidamos la demarcación de sus límites según estaba cuando fue ocupada pr las tropas portuguesas" ([11]).

El sacerdote olvidaba que las líneas de San Ildefonso era válidas jurídicamente; las nuevas fronteras respondían a ocupaciones de conquista.

¿Cuáles eran los límites de la Provincia de Montevideo? No se sabía.

El 7 de marzo de 1814, el Director Gervasio Antonio de Posadas había firmado un decreto creando la Provincia Oriental del

Río de la Plata que, en la parte que interesa a este comentario, expresa estar constituida por "....todos los pueblos de nuestro territorio con sus respectivas jurisdicciones, que se hallan a la Banda Oriental del Uruguay y Septentrional del Río de la Plata...". Vaguedad. Que tampoco desvanece la fijación de los límites de los siete departamentos en que fue dividida la Provincia en dicho año.

Así, el estado uruguayo cuya creación aseguraba la Convención Preliminar de Paz surgía sin definición de uno de los elementos fundamentales de su personalidad jurídica: el territorio.

Pero surge un hecho nuevo el 26 de agosto de 1828, cuando ya los plenipotenciarios se habían puesto de acuerdo en las 19 cláusulas de la citada Convención. "La Legación de las Provincias Unidas llamó la atención a los Ministros de S. M. I. —dice el acta respectiva— hacia un artículo que a juicio de la Legación era de un interés vital para esos Estados y cuya redacción era la siguiente, no obstante que haría en ella las alteraciones que de común acuerdo se considerasen oportunas, con tal que no se alterase el sentido y objeto del mismo artículo de la letra siguiente: "Ambas altas partes contratantes se comprometen a solicitar juntas o separadamente de la Gran Bretaña, su garantía para la libre navegación del Río de la Plata por un espacio de 15 años".

¿Qué motivos impulsaban a la delegación argentina a propiciar tal garantía? Guido y Balcarce lo aclaran expresando que "sería honroso para ambas partes un ajuste recíproco y estable para garantizarse la libertad de la navegación del Río de la Plata; mas desde que se conocía el principio de mutua utilidad que envolvía la libertad de navegación del Río de la Plata, no debía escusarse medio alguno para darle toda la extensión y estabilidad posible, a cuyo fin juzgaba la garantía de la Inglaterra de un poderoso influjo: que sin entrar á juzgar la oportunidad con que se había introducido este punto en la conferencia anterior, no dudaba que los ilustrados y nobles ministros de S. M. I. advirtiesen en las circunstancias diferentes de las que existían entonces que hoy nos urgen a no descuidarnos en este punto: Que la creación de un Estado nuevo e independiente en la Banda Oriental, de una extensión litoral prolongada en el Río de la Plata y dueño de los mejores puertos, exigía de parte de nuestros negociadores, la adopción de medidas preventivas contra todos los obstáculos que en el transcurso del tiempo pudiese hacer nacer ese nuevo Estado, ya por imposiciones o restricciones, *que en uso de su derecho reconocido intentase aplicar*, ya porque una influencia extraña pudiese apoderarse de los consejos de un gobierno naciente para optar a privilegios en la navegación con perjuicio de los intereses comerciales de ambos Estados. Los Ministros de S. M. I. propusieron que se arreglase la materia en cuestión por un artículo adicional a la Convención preliminar, y no encontrando inconvenientes en esto la Legación, dióse por acabada la conferencia" ([12]).

Dicho artículo adicional se aprobó con el siguiente texto:

> "Ambas las altas partes contratantes, se comprometen á emplear los medios que estén á su alcance, á fin de que la navegación del Río de la Plata, y de todos los otros que desaguan en él, se conserve libre para el uso de los súbditos de una y otra nación, por el tiempo de quince años, en la forma que se ajustase en el Tratado definitivo de paz. El presente Artículo Adicional tendrá la misma fuerza y valor, como si estuviese inserto palabra por palabra en la Convención Preliimnar de esta data".

El acuerdo establece un claro reconocimiento de los derechos de nuestro país a una parte de los ríos de la Plata y Uruguay; lo que no se aclara es hasta donde alcanzaría su jurisdicción. Y como esa imprecisión, como esa falta de texto expreso será origen de más de un siglo de controversias y conflictos que más de una vez enfrentan a las cancillerías del Plata y a las fuerzas navales de sus respectivos países, resulta necesario indagar si en los acontecimientos posteriores la República Argentina ajustó sus actos jurisdiccionales al criterio de sus plenipotenciarios de 1828. Tales hechos existieron dándose además la favorable circunstancia de corresponder su iniciativa a uno de esos funcionarios, actuando ahora como Ministro de Relaciones Exteriores de la Confederación Argentina.

El primero de tales hechos se produce en noviembre de 1829, a poco más de un año de firmada la Convención Preliminar y tiene su origen en el envío de una nota que el día 28 pasó el gobierno oriental al argentino comunicándole el despacho de una "fuerza de mar", que tendría como base a Punta Chaparro, para ejercer "la policía de los ríos que el Estado Oriental posee en común con sus vecinos". Era una buena oportunidad para reclamar contra un acto si el tal importase una violación de los derechos jurisdiccionales que se atribuía el nuevo Estado. Pero Tomás Guido se limitó a acusar recibo de la nota oriental.

Dejando de lado la consideración de otros antecedentes de semejante valor, veamos una intervención directa de Guido, iniciativa de su gobierno con la cual él se solidariza, poniendo de manifiesto su respeto a los derechos jurisdiccionales del Uruguay a las aguas fronterizas, admitidos en la aceptación del texto del Artículo Adicional.

En nota del 6 de Dic. de 1833, el Canciller Tomás Guido se dirige al gobierno oriental invitándole a adoptar medidas conjuntas para el balizamiento del Plata. La obra se consideraba indispensable para asegurar la navegación y comercio internacionales. "Con este fin —se expresaba— el Gobierno de Buenos Ayres se ocupa en la actualidad de realizar el balizamiento de los Bancos Ortiz y Chico, que demoran de la punta del Indio hacia el surgidero de esta ciudad, y consagrará á este objeto importante la más

eficaz contracción; pero considerando que el complemento de la obra depende de la colocación de una Barca de luz al Este del mundo, del Banco Inglés como á seis millas, S.E. ha honrado al infranscripto encargándole se dirija al Exmo. Sor Ministro de Relaciones Exteriores del Estado Oriental del Uruguay, á fin de que si el Sor. Presidente de ese Estado conviniese en la utilidad de la colocación y conservación de dicha Barca, se sirva ordenar en la forma que tuviese á bien, se le proponga el presupuesto del primer costo, el del gasto anual que habría de causar con concepto á ser iluminado de noche, el de las reparaciones ordinarias y el de los derechos de luz que convendría imponer á los buques nacionales y extranjeros que navegasen cabos adentro.... Con este informe, si el Exmo. Sor. Presidente lo pasase al Gob^no^ de Buenos Ayres cree S.E. obtener de la H.S. de Representantes autorización suficiente para subvenir á la mitad de los costos permanentes de de la barca por cuenta de esta República, la que debería participar en tal caso del producto de los derechos en la forma que se estipulase entre ambos Gobiernos" (13).

Esta consulta prueba en forma fehaciente que la Argentina reconocía derechos del Uruguay al Plata y hasta allí donde se hallase el Banco Inglés, escollo que cabalga, justamente, en la parte media del río. Por lo tanto, desde el 6 Dic. 1833 hay una admisión del gobierno argentino a nuestra jurisdicción hasta la mitad del Plata.

En el curso de este trabajo veremos como tal criterio se confirma hasta finales del siglo pasado y como se rectifica luego, cuando la Argentina hace conciencia del pesado tributo que debe pagar a su ubicación geográfica.

Para solucionar todas las cuestiones relacionadas con la navegación de los ríos comunes, el gobierno uruguayo designó como negociador ante el argentino al senador Joaquín Campana (Dic. 1833). Cuando el Canciller Guido contesta las bases de negociación que el enviado oriental le presenta, añade a sus precisiones sobre el balizamiento la cuestión de los prácticos lemanes, o sea: de los prácticos del río que guiaban a las naves desde la boca del Plata a los puertos de los Estados marginales.

"El Gobierno de Buenos Ayres estima conveniente se fijen cuanto antes los límites de crucero de cada sociedad de Lemanes —propone el Canciller argentino— *pues en esto está envuelta la jurisdicción de la República.*

"No puede ocultarse al Gobierno Oriental del Uruguay que el comercio se queja hoy de la obligación forzosa de tener que tomar práctico en Montevideo para este destino; y á la verdad esta condición tan poco conforme con principio alguno de justicia, es altamente perjudicial á este país.... Si en aquel puerto [Montevideo] fuese voluntaria la admisión de práctico hasta este [Bs. Aires] solamente obligaría hasta punta del Indio que es el crucero de los prácticos de Buenos Aires; entonces únicamente

parecería racional y admisible". O sea: el gobierno argentino estima que el práctico uruguayo debiera actuar sólo hasta aquel punto del Canal Sur, llamado hoy El Codillo, extremidad SW del Banco Ortiz, situado casi en el paralelo de Punta del Indio. Allí comenzaría la intervención del práctico argentino.

Guido incursiona otra vez en el problema de la delimitación de jurisdicciones, reconociendo los derechos uruguayos. Su nota al enviado oriental, Sr. Campana, inicia el largo y escabroso capítulo de la actuación de los prácticos lemanes que envuelve un problema de jurisdicciones.

NOTAS

(1) CAILLET BOIS, TEODORO: "Historia Naval Argentina", Bs. As. 1944, pág. 222.

(2) PINTOS DIAGO, CESAR: "Leonardo Olivera, el señor del Este". Mdeo. 1945, pág. 136.

(3) KENNY, JUAN E.: "La escuadrilla republicana en la laguna Merín (1826-1828)". Mdeo., 1932, pág. 8-9.

(4) Rev. Hca. Tomo XII, Nos. 36, pág. 770.

(5) Id. Id. pág. 763.

(6) A. G. N. Arch. del Gral. Juan A. Lavalleja. (1828). Mdeo., 1941, pág. 6.

(7) Op. cit. en nota (2); pág. 150.

(8) Rva. Hca. "Diario de guerra llevado por el Ayudante José Brito del Pino, y que comprende desde agosto de 1825 hasta 1828". Mdeo., 1941; T. VII, Nº 19, pág. 57.

(9) Id. Id. Tomo VIII; Nº 23, pág. 364.

(10) A. G. N. Mdeo. Ob. cit. en nota (6); pág. 241.

(11) PIVEL DEVOTO, JUAN E.: "El Congreso Cisplatino" (1821) en Rva. del Inst. Hco. y Geog. del Uruguay; tomo XII.

(12) DE MARIA, ISIDORO: "Compendio de la Historia de la República O. del Uruguay". Mdeo., 1893.

(13) A. G. N. Mdeo. Fondo "Ministerio de Relaciones Exteriores", caja 1725, Carp. 1833.

Tercera Parte

EL URUGUAY INDEPENDIENTE

CAPITULO IV

Iniciación de la Marina Militar

(1828 - 1840)

1. — El ambiente político y militar.

Culminando tres años de lucha en los cuales el pueblo oriental conquistó el derecho a vivir como Estado independiente, el 4 de octubre de 1828 se canjearon en Montevideo los instrumentos de ratificación de la Convención Preliminar de Paz y el 18 de julio de 1830, un pueblo jubiloso y esperanzado juró su carta constitutiva preparada por la Asamblea General Constituyente y Legislativa instalada inicialmente en San José, el 22 de noviembre de 1828.

Ardua era la tarea a cumplir por aquel cuerpo al que se confiaba la doble función de legislar y elaborar la constitución del país; más difícil aún, a causa de su heterogénea composición política. "Entre los integrantes de la Asamblea Constituyente y entre los hombres que respaldaron su labor, figuraban quienes podían ser tachados de Cisplatinos abrasilerados o de unitarios aporteñados, desde que a muchos el reconocimiento de la independencia los había sorprendido militando en uno u otro campo. Actuaron allí artiguistas y quienes no lo habían sido ni lo eran en aquel momento; partidarios de Lavalleja y de Rivera, junto a los que rechazaron sin reserva toda preponderancia del caudillismo, que era el signo de la hora; liberales avanzados junto a los espíritus definitivamente conservadores o reaccionarios; no obstante lo heterogéneo del conjunto, un anhelo de concordia y de unidad nacional, es el sello que caracteriza a las actitudes individuales de aquellos hombres y las deliberaciones de la Asamblea Constituyente" (1).

En este ambiente de mentalidades distintas y con influencias de variados intereses, se hacía difícil una coincidencia de opiniones para designar al titular del Ejecutivo.

En virtud de un acuerdo del 30 Nov. 1828, se podía elegir como Gobernador Provisorio a un ciudadano de las Provincias Unidas "amigo de la independencia del país y gozando de un buen concepto público por servicios remarcables". Hubo opinión favo-

rable para designar a José Rondeau, triunfador de la batalla del Cerrito y largamente vinculado a los acontecimientos nacionales desde los primeros días de la tarea independentista, aunque su nombramiento suponía olvidar su participación en el Congreso de la Capilla de Maciel.

Su elección no fue tampoco una solución feliz; el gobierno provisorio se vio envuelto de inmediato por dificultades; el lavallejismo le hizo objeto de su oposición sistemática empujándole hacia el grupo del conquistador de Misiones al punto que, en un momento dado, Rivera fue el ministro universal.

Al embarazo político se sumaban las preocupaciones económicas. El nuevo Estado surgía luego de prolongadas luchas que habían empobrecido a la campaña en sus fuentes de producción, sin contar las sangrías practicadas por lusitanos y brasileños en los años de su dominación con sus ingentes arreadas de ganado. La situación no era propicia, pues, para realizaciones que girasen más allá de la periferia de las necesidades primarias. La marina militar, por lo tanto, estaba fuera de las miras de un cuerpo deliberante que, sin duda, ni pensaba además en guerras.

Agreguemos a todo esto para formar una idea del ambiente, que el país surgía con ciertas limitaciones de opinión propia y con fuertes influencias externas; la sociedad uruguaya, en sus clases dirigentes, era una conmixtión de ideas y de intereses extranacionales. No en balde durante tiempo secular había integrado otra entidad nacional y había sido campo de penetraciones físicas e ideológicas por parte de los países vecinos cuyas clases militares y gobernantes se había vinculado estrechamente a muchos de los artífices de la nacionalidad oriental.

Tan íntima vinculación era particularmente efectiva y generalizada con la República Argentina, a la cual estuvo integrada la Banda y la Provincia Oriental. Por largo período de tiempo, comunes fueron los gobernantes y los jefes militares; comunes los centros de enseñanza superior. Artigas lanzó contra las huestes del Imperio lusitano sus batallones gauchos alimentados por contingentes correntinos y entrerrianos; batallones orientales se alinearon en la campaña libertadora del Alto Perú conducida por San Martín.

Lavalleja preparó su cruzada libertadora en tierra argentina, entendiéndose con gobernadores provinciales que eran sus amigos y con dirigentes porteños con los que compartía afectos e intereses políticos.

Rivera perteneció a los cuadros del Ejército Republicano y también, con anterioridad, a los del ejército imperial; era estrecha su vinculación con personalidades riograndenses.

Militares y políticos argentinos, en sus dificultades nacionales y aún personales, encontraban acogida en la sociedad uruguaya cuyos hombres, a su vez, buscaban el seno de la sociedad argentina para vivir y resolver sus problemas, cuando se tornaba irrespirable la atmósfera de la tierra natal. Estas profundas vinculaciones

permitía a los dirigentes de un país, trabajar alianzas y entendimientos en el otro.

Cuando el Ejército Republicano regresa de su campaña contra el Brasil, una división viene sublevada porque a la renuncia del general Carlos de Alvear a la jefatura, el Presidente López había designado a Lavalleja para sustituirlo. Era la de Lavalle.

Unitario políticamente, el 1º de Dic. de 1828 se levanta en armas y derroca al gobernador Manuel Dorrego que sale a campaña para defenderse.

Le apoya Juan Manuel de Rosas quien está al frente de las provincias del litoral firmantes del "pacto federal", unidas en alianza ofensiva y defensiva. Lavalle es vencido y obligado a refugiarse en el Uruguay donde se une al general Rivera en lucha contra el presidente Oribe, vinculado al caudillo federal argentino. Este, que si había simpatizado con la cruzada de los Treinta y Tres resistía ahora la realidad de la independencia uruguaya, encuentra en aquella unión de Lavalle y Rivera un motivo más de intervención en nuestras cuestiones internas. Y como si todo esto fuera poco para expandir y vigorizar la conmixtión política, en 1837, mientras los orientales se desangraban en lucha fraticida, Rosas entra en complicaciones con Francia, transformando la contienda interna uruguaya en conflicto internacional en la que intervienen activamente las flotillas navales organizadas por Rivera y Oribe.

Tal el panorama civil y militar que vive la República en el período que se estudiará en este capítulo, durante el cual surgen los primeros conjuntos navales armados nacionales.

2. – Proyecto de creación de una marina nacional.

El 11 de marzo de 1829, el Poder Ejecutivo provisorio elevó a consideración de la Asamblea General un proyecto de ley propiciando la creación de una fuerza naval, que en mérito a su carácter de primicia transcribimos íntegramente:

> "Honorable Asamblea General Constituyente y Legislativa del Estado:
>
> El Gobernador y Capitán General Provisorio que abajo suscribe, tiene el honor de dirigirse á V.H. presentando el adjunto proyecto de ley, sobre creación de una fuerza naval compuesta de un Bergantín y tres goletas de Guerra.
>
> Esta medida que va á consultar la seguridad de nuestras costas y la protección de nuestro comercio marítimo, la exigen imperiosamente las circunstancias presentes del Estado y su misma situación geográfica; por lo que, el Gobernador que firma no se detendrá mas sobre el particular, pues juzga que V.H. estará persuadido de la necesidad de adoptarla.

Con esta oportunidad el Gobernador y Capitán General que suscribe, se hace un grato deber en saludar con su mas alto aprecio y respeto á los señores representantes á quien se dirige.

Aguada, Marzo once de mil ochocientos veintinueve.

JOSE RONDEAU. — *Eugenio Garzón.*

"Siendo de absoluta necesidad crear una pequeña fuerza Naval, que sirva tanto á cubrir las costas del territorio del Estado cuanto á dar la protección que es debida al comercio marítimo de sus habitantes:

La Honorable Asamblea General Constituyente y Legislativa del Estado ha sancionado la siguiente:

LEY

Artículo 1º El Poder Ejecutivo queda autorizado para hacer la compra de tres Goletas de Guerra y un Bergantín.

Art. 2º Esta Escuadrilla sera mandada en jefe por un Coronel.

Art. 3º Para el mando de los buques y demás servicios de ella, habrá un Teniente Coronel, un Sargento Mayor, tres Capitanes, cuatro Sub-Tenientes, ocho Aspirantes, cuatro Contadores, cuatro cirujanos, cuatro Pilotos y cuatro Pilotines.

Art. 4º De todas las demas clases, desde Contramaestre de construcción hasta Grumete, sera dotado cada buque segun lo exija la necesidad del servicio.

Art. 5º Comuníquese al Poder Ejecutivo á sus efectos.

Garzón. (2)

En la misma fecha se promovió la aprobación de otra ley fijando los sueldos para el personal de tropa, jefes y oficiales de la marina y el ejército, previéndose una compensación a oficiales y tropa de tierra embarcados, hecho corriente en la época a falta de personal profesionalmente capacitado como marinería de desembarco. Establece dicho proyecto:

Honorable Asamblea General Constituyente y Legislativa del Estado:

El infrascrito Gobernador y Capitán General acompaña el adjunto proyecto de ley, sobre los sueldos que deben gozar los individuos del Ejército y Armada del Estado.

Al trazar esta planilla, el Gobernador ha tenido por Norte la economía y muy presente el estado de nuestras rentas; mas no ha creido posible asignar cantidades menores, sin que sufriese mucho esa clase destinada al sostén del Estado y de sus Leyes, de quien son apoyo y defensa.

El abajo firmado, saluda con este motivo á los Honorables Representantes con su mayor consideracion y respeto.

Aguada, Mayo once de mil ochocientos veintinueve.

JOSE RONDEAU. *Eugenio Garzón.*

La Honorable Asamblea General Constituyente y Legislativa del Estado, ha acordado y decreta la siguiente:

LEY

Artículo 1º Todos los jefes, oficiales, empleados y tropa de la Escuadrilla gozarán del sueldo mensual que se declara en la presente planilla:

Coronel	$	220
Teniente Coronel	"	180
Sargento Mayor	"	120
Capitan	"	100
Teniente	"	75
Sub Teniente	"	60
Aspirantes e instrucción para plantel de oficiales	"	40
Contador	"	75
Cirujano	"	75
Piloto	"	55
Pilotin	"	30
Contramaestre de construcción	$	60
Idem de cargo	"	45
1er guardián	"	25
2º idem	"	22
Los carpinteros y calafates	"	25
Veleros	"	20
Sangrador	"	22
Marinero	"	14
Condestable	"	20
Grumete	"	8

A los Comandantes de los buques navegando en alta mar se les asistirá con la gratificación de mesa de cuarenta pesos mensuales á mas de las dotaciones que quedan expresadas respectivamente á sus graduaciones, y á los subalternos la media gratificacion de mesa de veinte pesos cuyo abono debe hacérseles desde el dia en que reciban la órden de salida hasta el de su regreso, ambos inclusive.

Los oficiales de guerra y mayores embarcados disfrutarán asi mismo una racion ordinaria de armada, ó cuatro pesos mensuales como equivalentes si solicitaran su abono á plata. Las mismas raciones corresponden á los oficiales de mar, tripulaciones y demas plazas de marina á bordo.

Los oficiales y tropa de tierra embarcados, gozarán igualmente la racion y aquellos ademas la gratificacion de mesa, que gozan los de marina cuando navegan en alta mar".

Artº 2º (Contiene la lista de remuneraciones del ejército).

No sabemos que tan prudentes proyectos se hayan convertido en ley; pero con ella y sin ella la República dispuso temprana-

mente de algunas naves armadas; mercantes arrendados los más; algunos adquridos, artillados como se podía, transportando fuerzas de tierra para las operaciones de guerra.

Y las hubieron porque las circunstancias lo exigían; circunstancias derivadas del ambiente político y del escenario geográfico que le prestaban marco.

3. – La primera escuadrilla del Uruguay.

El advenimiento de Rivera a la suprema magistratura constitucional (6 Nov. 1830) coincide con la exaltación de Juan Manuel de Rosas al cargo de Gobernador y Capitán General de la Provincia de Buenos Aires (8 Dic. 1829) quien, como se ha dicho, no se sentía conforme con la elevación de nuestra República al rango de nación independiente, sustraída a las fronteras de la Confederación.

Era un motivo de inadversión que se sumaba al de la presencia de Lavalle en nuestro territorio, con sus tropas y su amistad con Rivera. Y a todo esto debía sumarse para inquietud del país, la disconformidad de Lavalleja por la frustración de sus expectativas a la presidencia de la República. La ofuscación determinada por tal hecho le llevó a organizar dos movimientos revolucionarios: el del 2 de julio de 1832 y el de marzo de 1834 que contó con la ayuda efectiva de Rosas. Disponiendo de embarcaciones cedidas por éste, pudo desembarcar en Punta Gorda en condiciones adecuadas como para batirse con el general Anacleto Medina, jefe riverista. Lógicamente, la opción táctica que se ofrecía al gobierno era la formación de una fuerza naval apta para patrullar el río Uruguay e impedir o estorbar la invasión y desplazamientos de los revoltosos.

Documentación de 1832 nos revela la existencia de una escuadrilla compuesta por el pailebot *Constitución* mandado por José Rodríguez y las goletas *Loba* y *Estrella del Sud*, comandadas respectivamente por Marcelino Cándido (Cardielo en algún papel de caligrafía dudosa) y Pedro Antonio Natal, según despachos expedidos el 18 de abril y el 20 de agosto de 1832.

Natal tenía la graduación de Capitán graduado, Teniente 1º de Marina, y Cándido la de Teniente ([3]).

El comando del *Constitución* registra cambios a poco de formarse la escuadrilla. Isaac Trápani, destacado en Higueritas [Nueva Palmira] para actuar en actos sospechosos al gobierno, informa al Ministro de Guerra y Marina el 30 de agosto, que habiendo fondeado en dicho puerto a las 10 de la mañana, se presentó a bordo de sú goleta el "encargado" del pailebot a quien se le dio la nota que le tenía por destinatario, haciendo entrega del buque sin la menor resistencia. Agrega que encontró " al referido Rodríguez como á toda la tripulación en el mejor orden para sostener

el Gobierno Legal y las Lelles Constitucionales; despues bajando á tierra fui informado de barios sujetos de probidad de la intachable conducta q^{e} ha observado el Sor Rodriguez desde el movimiento del 3 de julio. . . .”

Trápani tomó el mando del pailebot.

La situación es confusa y muy propia de la época en la que los hombres —y la fuerza que mandan— más obedecen a los caudillos que a la autoridad nacional.

Cuatro meses más tarde, el 23 Dic. 1832, Natal, también desde Higueritas, escribe a Manuel Oribe, jefe interino del E. M. G. y Comandante General de Armas, adjuntando la solicitud de separación del servicio del comandante del *Constitución*. “Esto ha dimanado —explica— p^{r} que haviendo llegado a este punto el dia 17 encontré dho buque en el mayor abandono, amás dho oficial se ha mantenido en este punto sin querer obedecer mis ordenes, dando p^{r} escusa que no ha recivido comunicacion del Govierno p^{a} ponerse á ellas; y a mi yegada se las he hecho cumplir á todo trance”.

“A la mayor brevedad pasare al Sor Gral los Estados grles. de fuerza, aunque no se me han pedido y un parte formal, sobre un incendio de polbora en dicho pailebot, habiendo sido quemado el contramaestre e inutilizandose barios utiles de dho buque, p^{r} ser un abandonado el referido Com^{te} con lo que espero, que si el Sor Gral quiere que siga desempeñando como hasta haora el mando de la Escuadrilla, releve a este oficial y le confiera este mando al segundo de la *Loba*, Don Leonardo Donaty ó quien la Superioridad haya p^{r} conveniente” (4).

El gobierno preveyó de conformidad y se ordenó a Trápani trasladarse a Montevideo.

El comenzar el año 1833, la “Escuadrilla del Uruguay” como se le nombra en la documentación oficial, se halla integrada teniendo a Natal como jefe del grupo. Su campo de acción es siempre el río Uruguay, desde Nueva Palmira a Paysandú, previniendo la invasión extranjera. Así, el 26 Set. 1832, el comandante Cándido informa que con la *Loba* zarpará para la capital sanducera por habérsele prevenido “q^{e} los anarquistas habían entrado en aquel punto”. En el mismo puerto, la nombrada goleta ha de intervenir en un intento de detener en Casas Blancas a un grupo de revolucionarios que, batidos en territorio oriental, intenta pasar a Entre Ríos. Y el 10 Dic. 1832 es Natal el que hace saber a Oribe que habiendo recibido noticias del Jefe Político de Mercedes de haber pasado frente a Soriano dos lanchones “al parecer con gente armada”, dará la vela al primer viento propicio para darles caza.

La eficiencia de la escuadrilla está subordinada a sus frecuentes carencias así como a la elemental organización de la época que permite intervenir con carácter decisorio a los comandantes mi-

litares de tierra y a los Jefes Políticos, representantes departamentales del Ejecutivo.

En el parte de la acción de Casas Blancas a que se ha hecho referencia, dice el comandante de la *Loba*: ".... a las 7 1/2 se presentó el Sor. Alcalde Ord^{o} pidiendome hiciese recoger las armas q^{e} tubiesen los Buques del p^{to}. lo que se ecjecutó en el mom^{to}. ..."; y el de la *"Estrella del Sud"*, Natal, informa el 8 de marzo de 1833 adjuntando una lista de víveres recibidos: "La q^{e} aparece subscrita p^{r} el Com^{te} de la Loba...fue pasada al Jefe Político de este Departamento [Paysandú] hayandome yo haciendo el crucero de este Puerto al de las Higueritas, y la que aparece firmada p^{r} mi fue solicitada á virtud de haber recivido antes de llegar á este puerto la orden superior de efectuar el crucero con toda la fuerza reunida en precaucion de las tentativas que pudieran hacer los anarquistas.... No puedo instruir á VS. detalladamente de el importe de ellos [los víveres]; sus valores y sugetos á quienes se han tomado, han sido privativos del Sor Gefe Politico, D^{n} Bacilio Ant. Pinilla quien nos remitio al Com^{te} Candido y a mi lo que se demuestra en ellas, sin darnos ninguna clase de conocimientos" (5).

En lo que se refiere al aprovisionamiento de los buques y tripulaciones, se halla en relación a la precariedad del erario público.

En mayo de 1833 hubo de intervenir el Jefe de Estado Mayor General ante el Ministro de Guerra y Marina para que obtuviese del de Hacienda el envío de órdenes al Receptor General del Uruguay a fin de que se suministrasen raciones de galleta a las tripulaciones, pues aunque las mismas eran de una libra diaria, se habían cambiado por fariña.

Trápani protestaba (31 Dic. 1833) ante una orden de zarpar, hallarse "absolutamente sin biberes ningunos y habiendolos [pedido] á esta Receptoría me ha contestado el encargado de ella q^{e} no hay aun fondos ni en este destino se pueden encontrar en el momento" (6).

El comandante de la goleta *Estrella del Sud* clama por lona para toldos "pues en berano... y en estos rios... el buque se arruinara... puedo asegurar á VS que se abrira toda la cubierta y altos de la linea de agua arriba... VS deve estar persuadido que se lo he echo presente al Receptor de la Colonia y se ha hecho el desentendido". El pedido lleva fecha del 26 Oct. 1832 y el 18 de marzo del año siguiente Natal sigue insistiendo por la lona.

Aquietados los movimientos subversivos lavallejistas tras varias derrotas, la Escuadrilla del Uruguay entra en sosiego. La *Loba*, recuperada por su dueño, el activo Francisco Aguilar, contratista de la matanza de lobos, atiende la faena en las islas de este nombre y de Castillos protestando de que las autoridades enganchan loberos que están exentos de leva.

La menguada documentación hallada y manejada no permite formular juicio valorativo sobre la eficiencia con que intervino esta primera Escuadrilla del Uruguay; pero en el Mensaje del Presidente Rivera a la Asamblea General, del 6 de marzo de 1833, se

exponía: "Como la frontera del Uruguay sea uno de los puntos accesibles del territorio y sobre la cual se han reunido algunos grupos de los rebeldes, el Gobierno dispuso y realizo la formacion y equipo de una escuadrilla que cruzase aquellas aguas, tomando por base para las asignaciones de los sueldos de los individuos en ella ocupados, el proyecto presentado en 1829 a la Asamblea Constituyente". [el de Rondeau y Garzón].

"Esta flotilla presta actualmente servicios de consideracion en los puntos confiados a su custodia".

Un elemento debe considerarse valedero: inició una experiencia en el manejo de una fuerza naval, en los problemas de su organización y logística. Sobre todo, en la insoslayable necesidad de su existencia.

4. — Las fuerzas navales de Rivera y Oribe (1836-1838)

El 1º de marzo de 1835 ocupa la Presidencia de la República el general Manuel Oribe, ungido con el voto unánime de la Asamblea General, y Fructuoso Rivera pasaba a desempeñar la Comandancia General de la Campaña, cargo que se le había conferido tres días después de cesar en su mandato presidencial.

La presencia de estos dos hombres de caracteres antagónicos desempeñando funciones que en la práctica y en la vida interna del país tenían casi similar gravitación, iba a llevar al país a lamentable tragedia, con pérdidas materiales cuantiosas que comprendieron, inclusive, el cercenamiento definitivo de las cuestionadas fronteras nacionales.

"Frente a la autoridad del Presidente Constitucional de la República, limitando de hecho sus funciones y la de sus delegados en los departamentos, aparecería en breve la autoridad del Comandante General y la de los comandantes militares, situación ésta que configuraría en la realidad la existencia de dos gobiernos irreconciliables dentro del orden legal y menos aún desde el punto de vista de las características de los personajes llamados a ejercer esas dos altas funciones: Rivera y Oribe". (7).

El choque era inevitable, además, porque la época era de pasiones fuertes y enconadas, con estallidos de intolerancias que no admitían el prudente silenciamiento de situaciones —como el proceso de la administración riverista por la Comisión de Cuentas— empujando a reacciones violentas que pudieron diluirse en un clima de comprensión tan necesario.

Cuando Oribe decretó la supresión de la Comandancia General de la Campaña (9 de febrero de 1836) anulando en consecuencia el centro de poder de Rivera, éste no supo conformarse con la medida que estimó persecutoria, y en julio se lanzó a la revolución. La que al poco tiempo dejó de ser una contienda interna a

derimirse entre orientales para transformarse en un conflicto internacional a consecuencia de las vinculaciones de Oribe con los federales rosistas, de Rivera con los unitarios de Lavalle y a las enconadas relaciones de Francia con Juan Manuel de Rosas. Tanto como las colectividades humanas se amplía en el conflicto el escenario geográfico, favorecida la acción por la unidad de la hidro grafía platense.

Para seguir mejor el desarrollo de los sucesos a historiar, parece útil avanzar una síntesis de causas y cronologías:

1º **9 de febrero de 1836 - Octubre de 1837.** — Rivera, enconado con Oribe y presionado por Lavalle que aspira a recuperar el poder en la Argentina, se alza en armas contra el Presidente Constitucional. Este organiza una escuadrilla en el río Uruguay a fin de impedir el pasaje de auxilios desde las provincias unitarias y apoyar, a la vez, las operaciones de sus tropas en el litoral occidental de la República.

El comando de esta flotilla se confía en un primer momento a aquel José Rodríguez, Teniente de Marina, que dirigió la campaña fluvial contra las revoluciones lavallejistas de 1832 y 1834.

También Rivera arma sus naves.

2º **Octubre 1837 - Octubre de 1838.** — Recompuesto su ejército batido en Carpintería y diezmado con la defección del coronel José M. Raña, Rivera invade la República por el Cuareim llegando a dominar toda la campaña y confinando a su rival a las plazas de Montevideo y Paysandú.

Oribe mantiene su propia escuadrilla en el río Uruguay a la vez que recibe ayuda de la marina federal argentina que comanda el marino catalán Juan Antonio Toll. Organiza otra en Montevideo que no puede operar, bloqueada por la flota francesa aliada con Rivera.

Este, a su vez, mantiene grupos de naves que operan al mando de Santiago Soriano y Thomas Read. Soriano coopera con la armada francesa; interviene en la toma de Martín García y ayuda a bloquear los puertos de Entre Ríos. A la renuncia de Oribe, Rivera ocupa las naves que tenía en Montevideo, poniéndolas a las órdenes de Francisco Fourmantín, enviándolas al Paraná, en primer término, para actuar en combinación con los buques franceses para aislar a las provincias confederadas y anular su comercio. Dentro de las líneas de estos esquemas generales desarrollaremos la información pormenorizada que completa este capítulo.

1º Levantado el pendón de guerra por Rivera (16 de julio de 1836), Oribe se apresta a contestar el reto. Pone las fuerzas de tierra al mando de su hermano Ignacio y de Lavalleja y organiza las navales sobre la base de aquellas unidades que actuaron en las revoluciones de 1832 y 1834.

El 20 de agosto de 1836 se arma la goleta *Dos Amigos;* en setiembre aparecen en la correspondencia oficial los buques *General* y *Cometa;* se vuelve a arrendar y se rearma la *Loba*. [8]

Con las naves han cambiado los comandos, aunque reaparece aquel Teniente 1º de Marina José Rodríguez del pailebot *Constitución* a quien ahora, por disposición del 13 de setiembre de 1836 se le confía el mando de la goleta *General Oribe* y la jefatura de la Escuadrilla del Uruguay. La *Loba* se asigna a Shannon que cumple algunas comisiones de importancia. Así, el 10 de setiembre de 1836, el Capitán del Puerto de Montevideo, D. Pedro Languas, escribe al Coronel graduado Manuel Soria, "agente confidencial de la República Oriental cerca del Exmo. Gbno. de Buenos Ayres", que la goleta *Loba* al mando de Marcos Shannon ha sido comisionada "con el objeto de recibir en esa y conducir a esta capital el $armam_{to}$ p_a cuya compra se ha ordenado a Vd.". [9]

De segundo de esta nave actúa Marcos Rincón y de oficial, el Alf. de Marina José Bonavía.

A fin de prevenir los auxilios que desde la costa entrerriana se encaminen hacia el enemigo, el 17 de setiembre de 1836 se dicta la siguiente resolución:

> "Artículo 1º — Queda prohibido á todo buque comunicar con los puertos que se hallan ocupados por los anarquistas.
>
> 2º — Los Puertos que se encuentren en este caso deberán considerarse en estado de bloqueo.
>
> 3º — Al comandante de la Escuadrilla de Uruguay se comete el cumplimiento de este decreto que se comunicará y dará al Registro Nacional Oribe. Pedro Lenguas". [10]

La escuadrilla actúa muy sometida a los comandantes de tierra. Una comunicación del Jefe Político de Paysandú al Ministro de Guerra y Marina del 23 Set. 1836, informa haber tomado conocimiento de que el Gobierno había designado *"encargado de las fuezas de mar y tierra"* al 2º Jefe de la División Norte, Tte. Coronel Ramón Caceres, actuando como Jefe del Estado Mayor el Comandante Indalecio Chenaut que ocupa "en comisión" la jefatura de la escuadrilla por ausencia de José Rodríguez.

El militar citado en primer término era, en realidad, Ramón de Cáceres, activo desde la época de la independencia, participante de Sarandí y de la campaña del Brasil (1826-27). Ascendido a Teniente Coronel, actuaba ahora con Ignacio Oribe.

Chenaut, como comandante del *Cometa,* participa de una acción cumplida el 19 Set. 1836 destinada a copar las fuerzas del jefe riverista Hipólito Marote, la cual merece la cita pormenorizada que sigue, pues da clara idea de la forma de lucha de la época, en que se asocian tropas de tierra y naves fondeadas en puertos o riberas.

Informa Chenaut que malográndose la operación sorpresiva planeada contra Marote, el enemigo tuvo que ser perseguido y

tiroteado por más de una legua, hasta que "asomado aquel caudillo....con un grueso de caballería que no bajaba de 200, retrocedieron las fuerzas del Gob^{no} en el mejor orden á ponerse bajo el fuego de á bordo....Nuestros 100 caballos, los infantes y artillería á inmediaciones del puerto y la marina á bordo pelearon y se condujeron bizarram^{te}. por mas de dos horas en que se sostuvo un fuego vivo de todas armas, teniendo entonces lugar varias cargas de Cab^{a} e infant^{a} contra fuerzas dobles y al cabo de cuyo tiempo abandonaron cobardemente el campo atemorizados sobre manera de la Bala rasa de la goleta á mis ordenes que hizo estragos en su Cab^{a}" ([11]).

Ese mismo día, en el centro del territorio nacional, se produce el sangriento combate de Carpintería que las fuerzas del gobierno estiman como triunfo total.

Rivera, debilitado por la defección de Raña, se retira a Río Grande del Sur acompañado de Lavalle, poniendo fin a su campaña de 1836. Ignacio Oribe, en consecuencia, toma medidas de desarme. Ordena a Cázeres que haga retirar la Escuadrilla del Uruguay con la guarnición que cada buque tenga a bordo (13 Oct. 1836).

El 17 llegaba la *General Oribe* a Mercedes donde desembarcó la tropa de infantería, retornando luego a Paysandú para recibir órdenes; el 2 de Nov. llegaba a Montevideo donde luego de descargar el armamento es entregada a su propietario.

El 8 del mismo mes, el comando del *Cometa* ["Cometa Dos Amigos" era su nombre de matrícula] informa que cumpliendo órdenes del 2º Comandante de la División Soriano marcha a dicho puerto conduciendo infantes y 40 hombres de caballería. Y agrega: "Llenando el vacío de la Esquadrilla nac^{l} queda el Berg^{n} g^{ta} de grra. Arg^{n} *San Martin,* Com^{te} Antonio Toll ... puesto por su gobierno á las ordenes del de Entre Ríos con quien se esta de acuerdo en la adopcion de las ultimas medidas" ([12]).

El 2 Nov. el *Cometa* entrega en Paysandú sus efectos de guerra y dos días más tarde su comandante, Indalecio Chenaut, solicita su baja del servicio.

Se cierra así el primer acto de esta segunda Escuadrilla del Uruguay. En 1836, como varias otras veces después en la historia del país, las fuerzas navales combatientes, tras prestar su colaboración de sangre y esfuerzos, son radiadas como si se cerrasen las tapas de la Historia. Y al recomenzar la lucha se reiniciará la tarea de recomposición de la marina militar con fatiga de urgencias y errores debidos a la discontinuidad, echando mano de lo que se encuentra, contratando oficiales ajenos a la causa nacional pero atraídos por la paga —siempre tarda— e improvisando tripulaciones con "destinados" por mala conducta, soldados de los cuerpos de línea, desertores o vagos.

Y la lección no se asimila.

El año 1837 transcurre con relativa calma hasta que en Octubre, rehechas sus fuerzas en Brasil, Rivera invade la República atravesando el Cuareim. Acampa en Yucutujá donde el 22 del mismo mes vence a las tropas gubernistas a cuyo frente está el mismo Presidente Oribe que ha delegado el mando en Carlos Anaya.

Rivera avanza hacia el sur, libra la acción del Yí y retorna al norte con el propósito de tomar Paysandú. Hay que concentrar tropas para su defensa, pero ya no están los barcos de la escuadrilla de 1836. Para transportar las fuerzas de Garzón a aquel puerto del norte, es necesario arrendar en Higueritas las goletas *Perseverancia* y *Joven Alejandro;* al general Lavalleja y a su comitiva se le embarca en la goleta *Paloma* arrendada en Montevideo.

A fin de recomponer la necesaria fuerza naval se contratan la *Minerva, Rosa* y *Defensor de las Leyes,* ordenándose al Parque de Artillería que calibre piezas a montarse en las embarcaciones; se fabrica munición en forma que cada cañón cuente con 75 tiros de bala y 25 de metralla y cada carronada, con 10 de los primeros y 40 de los segundos.

Tornan al servicio Leonardo Donati y José Rodríguez con jerarquía de Capitanes graduados (en el apresuramiento se les había designado Capitanes efectivos; hubo que enmendar la Orden General del Ejército).

Rodríguez es investido una vez más como jefe de la escuadrilla, impartiéndosele las siguientes instrucciones el 16 de abril de 1838:

"Artículo 1º — El Comandante de la Escuadrilla del Uruguay pasará todos los 15 de cada mes dos presupuestos de todas las plazas que compongan los buques de su mando firmados por sus respectivos Comandantes y con su Visto Bueno con expresión del sueldo que cada uno disfruta.

2º — Cuando tenga escasez de víveres o algunos otros utiles ó articulos de mar no habiendo pronta proporcion de para hacerse de ellos, mandara una de sus embarcaciones la que juzgue más a proposito pidiendo la cantidad de los que necesita para serles remitido.

3º — Lo mismo practicara cuando tenga gran cantidad de presos o pricioneros qᵉ le aconseje la prudencia desprenderse de ellos por embarazos ú otras causas y tambien podrá remitirlos si lo cree conveniente en embarcaciones nacionales con la debida seguridad.

4º — Si le faltase marinería por desercion, muerte ó algun otro fracaso podrá tomar la de los buques Nacionales cuidando de que sea proporcionalmente á su tripulación, esto es, un hombre del buque que esté tripulado por cuatro, dos hombres del que esté por 7 ú 8 y así lo demás para que quede en actitud de continuar la navegacion.

5º — Si llegare á necesitar un ancla, cadena, embarcacion menor ó algun otro util ó pertrecho de guerra ó de mar podrá tomar del mismo modo bajo las condiciones explicadas en el artículo anterior y dando recibo de ello al interesado y cuenta por separado a esta Comandancia.

6º — Con el Jefe del 3er. Cuerpo ú otro que se hallase en la costa establecerá el plan de señales q^{e} de comun acuerdo estime conveniente para las operaciones que puedan intentarse.

7º — Se autoriza al Comandante de la Escuadrilla del Uruguay para que por si ó por medio de sus subalternos visitar todos los buques mercantes que se encuentren en las aguas del Uruguay y hacer en sus patentes las anotaciones que juzgue conveniente, así como retener ó remitir á este puerto con la correspondiente sumaria é informacion á los sospechosos ó delincuentes procediendo con los neutrales y amigos de las provincias argentinas federadas con mucha circunspeccion.

8º — Lo queda igualmente para recoger y detener todo armam^{to} q^{e} se encuentre en los buques Nacionales y no conste de sus patentes.

9º — Se recomienda al Com^{te} de la Escuadrilla conserve la mejor armonía con los Gefes ú Oficiales de las provincias federadas que se hallen mandando buques ó comisionados en el Uruguay.

10. — Si conviniese á los intereses del Estado y seguridad de la Escuadrilla que no permita dejar atracar ningún buque á algunos puntos de la Costa por estar en poder de los enemigos ó por causa justa ó fundada en su juicio. Queda autorizado para ello el Comandante de la Escuadrilla.

11. — Siempre que no se haye proximo á la costa se redoblará la vigilancia y lo mismo encargará á las embarcaciones menores.

12. — Ultimamente se le encarga la mayor subordinacion y disciplina en los buques de su mando y que procure tener la gente diestra en ejercicios de cañon, fusil, velas, etc. y en los de abordaje y desembarque para llenar los fines que el Superior Gobierno se ha propuesto en la Comisión que le ha confiado, así como la comprehension de los subalternos en el plan de señales para evitar equivocaciones y que cuando llegue el caso se comporten con aquella inteligencia, valor y serenidad que se espera de su honor y patriotismo". ([13])

Juiciosas y previsoras instrucciones. Nada se deja al azar ni a la duda, regulando el comportamiento a seguir frente a las contingencias de la actividad de la escuadrilla operando lejos del centro del mando superior. Se previene el respeto a los bienes de particulares que deban ser ocupados por exigencias de la necesidad, estimulando el prestigio de la fuerza por la equidad de procedimientos. El comando de la destinada al litoral, cuenta con una guía de conducta que alivia su responsabilidad, pero que le exige mantener la eficiencia prescribiendo los medios. Hay detrás suyo una autoridad que piensa, prevé y ordena.

Cuando Rivera ataca a Paysandú, la escuadrilla interviene; coopera en la defensa de la región. El comportamiento de su jefe es destacado especialmente: "El T^{te} de Marina D. José Rodriguez, quien tiene á su inmediato mando la Falúa de guerra y actualmente la *General Oribe* que está sirviendo de Pontón lo mismo que la segu-

ridad de este puerto sigue del modo más activo y más util en las circunstancias presentes" (13 de noviembre de 1837).

Y en un segundo parte expedido también en Paysandú el 22 de diciembre, dice Garzón: "El Comandante de Marina D. José Rodriguez, haciendo recorrer la costa con una de las falúas se encontró en la boca del San Francisco con un grupo de 100 anarquistas a los que disparó un tiro de cañón y algunos tiros de fusil". [14]

El 15 de junio de 1838 Rivera bate completamente al ejército gubernista en Palmar, quedando dueño de toda la campaña. Oribe se mantiene en Montevideo, Paysandú y algunos puntos del litoral. Tal situación determina el quehacer de la escuadrilla: atacar aquellos puntos de la costa donde se hallen fuerzas enemigas. El 13 de setiembre la goleta *Defensor de las Leyes* ataca y hunde un lanchón en Higueritas; en octubre y en el mismo puerto la flotilla se apodera de un lanchón y una ballenera.

Rivera apura las acciones; decreta el bloqueo terrestre de las dos principales plazas en poder del gobierno:

> "Orden General del 6 de octubre de 1838.
>
> El General en Jefe del Ejercito Constitucional, atendida la ineficacia de las vías de moderacion y la necesidad de atacar por todos los medios de la guerra el termino de la tirania que oprime á la Capital de la República y á la villa de Paysandú, ha acordado y decreta: Art. 1º — Se declara en estado de bloqueo terrestre la Capital de la República y la villa de Paysandú, en la extensión no comprendida bajo las armas del Ejército Constitucional". — Firman: Rivera, Santiago Vázquez y el general Enrique Martínez. [15]

El 29 de octubre, el jefe divisionario riverista, Félix Eduardo Aguiar, según parte a su superior, se aproxima con toda su fuerza sobre la ciudad norteña "y hasta ayer —informa— no me he separado creyendo que los enemigos saliesen; como no lo hicieron me he retirado a este punto para dar algún descanso a la tropa. He convenido con el Gefe de la Escuadrilla (la entrerriana) que se emprenda un ataque por el Río a fin de destruir los Buques enemigos, lo cual verificado y con el buen suceso que se espera, tendrán que a batirme ó perecer de necesidad". Y el 1º de noviembre vuelve a escribir a Rivera: "Nuestra escuadrilla está fondeada en la Boca del Sacra para abajo poco más de tiro de cañón de la enemiga que se halla sobre la costa occidental, apoyada de la batería de la Yolita frente al pueblo de Sandú. El viento ha impedido que se hubiera emprendido ya un combate en el Río, mas este tendrá lugar cuando el viento sea favorable, del resultado daré cuenta á V.E. á la brevedad posible".

"No estara demas que los buques armados q^e^ hay en ese puerto pertenecientes al Estado los hiciera V. E. subir el Uruguay en

protección de nuestra escuadrilla pues la de los enemigos no deja de estar reforzada por las falúas y balleneras q^e^ Urquiza les ha proporcionado..."

La medida no es necesaria. El 4 Nov. (1838) se rinde Paysandú. "Nuestra Escuadra —informa Aguiar— hayer a las nueve de la mañana se posesionó de todas las embarcaciones q^e^ sostenian este sitio excepto las Argentinas y queda apoderada de este Puerto.

"Los buques argentinos salieron p^a^ arriba como distancia de dos leguas arrinconándose á un isla, a los que daré la mas pronta persecucion..."

Los buques que Aguiar pedía el 1º de noviembre eran los de Oribe, surtos en Montevideo e inmovilizados por la escuadra francesa y que cayeron en poder de Rivera al rendirse Montevideo en la forma que más adelante se noticiará.

Con otras embarcaciones menores se hallaban en Paysandú a su rendición, los buques *Eufrasia* y *Estrella del Sud.* Rivera dispuso que se dirigiesen a Montevideo, conduciendo a Garzón y a una treintena de jefes y oficiales.

Una vez fondeados en Montevideo, se disponen medidas para asegurarse la lealtad de las tripulaciones, encomendándose la misión al Capitán del Puerto y Comandante de Marina, D. Luis Larrobla. Del resultado de esta gestión da cuenta al Brigadier Enrique Martínez: "En cumplimiento de la nota q^e^ se sirvió dirigir ayer el Sor Secretario de la Guerra y Marina al que suscrive —dice— pasó a bordo de los Pailebots del Estado *Eufrasia* y *Estrella del Sud,* al mando de D. Santiago Soriano, y haviendo convocado sus tripulaciones sobre cubierta se les leyó en voz alta la referida nota, en virtud de la qual preguntando los que querian voluntariamente continuar sirviendo en sus respectivos buques no quiso ninguno permanecer. Asi pues fueron todos dados de baja y se adjuntan las listas nominal de los individuos que los tripulaban, dia que entraron á servir y noticia de no haber recibido paga alguna ni buena cuenta para los ajustes convenientes. En su consecuencia se formó inventario de cada uno de ellos y de los utiles que les pertenecían los que original tambien se acompañan de todo lo cual se recibio el Sargento Mor de Marina graduado de Teniente Coronel D. Anselmo Dupont, poniendo un oficial de mar con quatro hombres en uno; un oficial de mar con cinco en el otro para su conservacion y custodia, cuyos individuos fueron tomados del Ponton *Montevideo* y del Bergantín Goleta *General Aguiar,* de cuyo modo subsisten hasta nueva disposicion de la Superioridad. Dios g$_d$^e^ á VE. m$_s$ a$_s$ 20 de Nov^e^ de 1838. L. de la Robla". [16]

Soriano permaneció sirviendo a la administración Rivera; ya lo veremos actuar nuevamente.

¿Qué había sucedido entretanto? Nada menos que la renuncia del Presidente Oribe ante la Asamblea General, el 24 Oct. 1838, embarcándose luego para Buenos Aires en la *Luisa,* acompañado de 218 oficiales y soldados que transportaron las naves francesas Alerte e Indiana.

Toda la situación política y militar cambia rápidamente. Asume el poder el presidente del Senado, D. Gabriel Antonio Periera que el día 25 designa a D. Alejandro Chucarro como ministro universal, en carácter interino.

El mismo día se firma el siguiente decreto:

Montevideo, Octubre 25 de 1838.

El Gobierno con esta fecha ha acordado el decreto que sigue:

Art. 1º — Queda nombrado Gefe provisorio de los buques de Guerra Nacionales que se encuentran en la rada de Montevideo, el Sor. Don Francisco Fourmantin". *

2º — Desele posesion, comuniquese a quien[s] corresponda, insertese en el Registro Nacional y publiquese. — PEREIRA. — Alejandro Chucarro.

El gobierno dispone asimismo, que luego que tome posesión de los buques que se encuentran en la rada de Montevideo, proceda a nombrar los oficiales que considere convenientes "asi como á los individuos con q[e] deven ser tripulados, y las municiones y utiles de grra q[e] sean indespensables p[a] el servicio de los mismos".

Para asumir el mando de las naves fondeadas en Paysandú, se hace a la vela en la goleta *Guardia Nacional;* el 3 Nov. fondea en Martín García y cumpliendo instrucciones desembarca para examinar las fortificaciones, de las cuales da noticia pormenorizada. Señala que "la bateria nueba que se esta haciendo queda en el mismo centro de la Isla, lugar que domina toda ella pero como á la distancia de 3.000 pasos en circunferencia de la orilla del rio, por esta razon no me parece suficiente esta sola bateria p[a] el resguardo de dho lugar y su guarnicion pues esta propensa á cualquier desembarque; por lo que me parece conveniente poner quatro baterias en diferentes puntos, ó de lo contrario las piezas volantes que V.E. crea sean suficientes p[a] poder acudir á cualquier punto q[e] el enemigo amenace". Adjunta una relación de los útiles necesarios para terminar la obra en construcción y expresa que la guarnición existente es de "64 soldados del Estado, 40 marineros franceses q[e] travajan diariamente a las ordenes de un oficial frances".

Arribado a Paysandú, da cuenta a Rivera con fecha 12 de Nov. de lo acaecido: "Goleta de Grra *Guardia Nacional.* El Gefe que subscrive pone en conocimiento de VE. que con fecha 11 del corriente llegue á este Puerto y con este motivo tuve una entrevista con el Sor Gral. Aguiar, he instruido este Sor tuvo á bien nombrar un Sor Coronel p[a] acerme reconocer como tal Gefe de Escuadra y convocados estos oficiales manifestaron mucho descontento pues dicen que empezaron la Grra con un Gefe y con el la quieren terminar.

---

* Ver anexo 1, Doc. 8.

"D. Santiago Soriano tamvien lo ha manifestado asi, y me ha dicho que esta enfermo y quiere ir hasta donde esta su familia.

"Con este motivo Exmo Sor yo estoy instruido de la insubordinacion de todos estos oficiales, y soy del parecer que fueran llamados pª la Capital pues de lo contrario puede haber algun lebantamiento, por lo que me he puesto de acuerdo con el Sor Gral. Aguiar para remitir á la Capital la Eufrasia y el Pailebot con los oficiales y marineros que estan descontentos teniendo de todas maneras que mandar dhos buques pª la conduccion del Sor Gral. Garzon y sus oficiales". [17]

En páginas anteriores se ha referido lo que sucedió al fondear dichos buques en Montevideo. No obstante la resistencia encontrada, Fourmantin asumió el mando del resto de la fuerza naval, el 13 de noviembre.

Otras medidas tomadas por las nuevas autoridades son:

I) Cambio de nombre a varias unidades, por resolución del 21 Dic. 1838. La goleta *Luisa* pasa a denominarse *General Rivera;* el pailebot *Defensor de las Leyes, General Lavalle;* a la aguerrida goleta *Loba* se le bautiza *Bernardina; Vázquez* a la *Estrella del Sud; General Martínez* al *Eufrasia* y *Pereira* al bergantín *Matricula.*

Nombres acordes con la nueva situación política.

II) El 23 de enero de 1839 se dicta la siguiente Resolución: Art. 1º — Se desarmarán los pailebots *Eufrasia* y el *Pontón de los Practicos* (meses antes había estallado un motín a bordo) y serán entregados á sus respectivos dueños. — 2º El bergantín *Pereira* quedará por ahora armado como se encuentra, pero con solo la dotacion de un contramaestre y seis marineros con sueldo (el que se estipula). — 3º Los Gefes y Oficiales de los tres buques citados como igualmente sus tripulaciones, se considerarán desembarcados desde qᵉ se les haya hecho saber esta superior resolucion: Los primeros, agregados al E.M.G. del Exto. y los segundos, licenciados; esto es, como fuera de servicio, dados de baja. — 4º ... — 5º Se comete al Sr. Comisario Gral. de Guerra y Marina el Cumpᵗᵒ de todo lo ordenado..." etc.

Tres días más tarde, el Comandante provisorio de las fuerzas estacionadas en Montevideo, Anselmo Dupont, solicita la separación del servicio.

5. — Conflictos internacionales. Rosas, Brown, Francia.

¿Qué hechos apresuraron la renuncia del Presidente Oribe? Si bien tras su victoria de *Palmar* el general Rivera había quedado dueño de la campaña, se ha visto que aquel seguía resistiendo en Paysandú y Montevideo. En estas circunstancias, Juan Manuel de Rosas decide intensificar su ayuda a Oribe enviando o permitien-

do pasar a la capital uruguaya al Almirante Guillermo Brown para cooperar en la organización de las fuerzas navales del gobierno oriental. El historiador argentino T. Caillet Bois en su obra varias veces citada, afirma que Brown fue facultado por Rosas a tal fin. Lo cierto es que el prestigioso marino viaja a Montevideo y el 2 de octubre de 1838 se publica el siguiente decreto:

Ministerio de Guerra y Marina.

Montevideo, setiembre 30 de 1838.

Siendo necesario proveer el mando de las fuerzas de mar de la República en persona de conocida capacidad y valor, y reuniendo estas cualidades en grado eminente el Brigadier General del Estado Guillermo Brown, el gobierno ha acordado y decreta:

Artículo 1º — Nómbrase General en Gefe de las fuerzas de mar de la República al Brigadier General D. Guillermo Brown.

Comuníquese á quienes corresponda, publíquese y dese al Registro Nacional. — ORIBE. — Antonio Díaz. ([18])

Brown se da de inmediato a la tarea propia de su cargo. El 15 de octubre solicita al gobierno se expidan despachos a los "oficiales que montan los buques de guerra", lo que se aprueba de inmediato. Entre ellos se hallan los capitanes Marcos Shannon y Juan Risso; los alféreces José M. González, José M. Villapruela y Nataniel Cuchen; los pilotos Francisco Molinari y Joaquín R. Travieso. Cuatro días más tarde eleva el "Mapilla de sueldos que deben gozar los SS. Oficiales y demás plazas que tripulan los buques de guerra del Estado..." También la iniciativa es aprobada inmediatamente, dándose aviso al Ministerio de Hacienda y a la Capitanía del Puerto. La propuesta aprobada no difiere mucho de las remuneraciones del proyecto de ley de 1829 ya citado. Ni en los sueldos mensuales ni en las demás gratificaciones. ([19])

Unos días antes, el 1º de octubre, la Comisaría de Guerra elevaba una "Relacion del Bestuario q^e^ se precisa p^a^ las tripulaciones de los Buques de Guerra Nacionales". Consistía en "200 gorras escocesas, 200 camisas coloradas, 400 blancas, 200 pañuelos negros, 200 pantalones de brin y 200 pares de zapatos".

Pero tanta iniciativa se malogra con la renuncia del Presidente Oribe que determina también el regreso de Brown a Buenos Aires. Ambos hechos son consecuencia inmediata de la toma de Martín García por las fuerzas navales aliadas de Rivera y francesas. Ahora resultaría sumamente difícil al gobierno forzar aquel punto estratégico para asegurar las comunicaciones de Montevideo con el litoral y cooperar a su defensa. Paysandú y las costas del Uruguay quedaban aisladas, dificultad que se sumaba al bloqueo francés de los buques de guerra surtos en Montevideo.

Este último lo realizan en forma efectiva las naves francesas en conflicto con Rosas y, en consecuencias, en entendimiento con Rivera.

Se ha expresado antes, que en 1837 el gobernante federal argentino es llevado a un entredicho con Francia a causa de las reclamaciones del Vicecónsul Aimé Roger, formuladas en manera tan descomedida, que hubo de entregársele su pasaporte. El agente diplomático recurre al jefe de la Estación Naval del Brasil y Atlántico Sur, contralmirante Luis Leblanc quien le apoya, pero Rosas se mantiene firme por lo que dicho jefe naval por su propia decisión y sin mediar declaración de guerra resuelve el bloqueo del puerto de Buenos Aires y de todo el litoral del río perteneciente a la Confederación (28/III/838).

La operación resulta totalmente efectiva derivando graves pérdidas para la floreciente industria agropecuaria argentina, llevando al país a un inquietante desabastecimiento, además. "El bloqueo se aplicó también al pequeño cabotaje, a las embarcaciones que llegaban de los ríos trayendo leña y otros productos... Las balandras detenidas anclaban en cardumen junto a los bloqueadores, que no sabían que hacer con ellas. ¿Soltarlas? ¿Quemarlas? ¿Enviarlas a Montevideo, puerto neutral muy amigo de Rosas?" ([20])

Los bloqueadores necesitaban, pues, imperiosamente y en forma urgente, un puerto cercano en el cual constituir el tribunal de presas y vender los frutos del bloqueo. Hicieron gestiones ante el gobierno oriental para habilitar el de Montevideo a tal fin, pero éste se negó invocando su neutralidad, por lo que la marina francesa hizo causa común con Rivera que, ayudándola, favorecía sus propios intereses.

Este espinoso episodio de las presas es un capítulo de la historia naval uruguaya que debe ser conocido en sus pormenores pues que siendo el Uruguay país con costas, estará siempre expuesto a derivaciones de ese mundo complejo que es la vida marítima. Un país costero goza de amplios privilegios, pero está expuesto también a los zarpazos de la codicia y a los más variados incidentes. El mar confiere derechos y beneficios, pero impone también deberes y responsabilidades.

En el curso de su no larga historia, la condición de país marítimo ha influido en el Uruguay honda y reiteradamente. Dos guerras mundiales cumplidas en el Hemisferio Norte han derivado hasta las costas uruguayas episodios inquietantes para cuyo enfrentamiento el país no se hallaba preparado, sin contar con los múltiples conflictos locales derivados de su historia vernácula.

La Armada francesa en el Plata se hallaba urgida de un puerto de apoyo en 1838 y para obtenerlo no vacila en llegar hasta el desafío y la injusta arrogancia del fuerte. "Se quiso que sirviéramos de base naval; se quiso vender en nuestro puerto las presas; se intentó usarnos como instrumento, con violación descarada de los más elementales principios de neutralidad. Y bien, por qué

nuestro gobierno, rayando a gran altura no se presta a semejante complicidad, decretado fue su derrumbe", comenta el autorizado historiador y estadista, Dr. Luis Alberto de Herrera. ([21])

Para satisfacer la necesidad de la venta de las presas, el Cónsul francés en Montevideo, Juan María Raimond Baradére, dirige la siguiente comunicación con fecha 4 Set. 1838:

> "El infrascrito cónsul de Francia tiene el honor de dirigirse al Señor Colector General de este Estado para participarle que, debiendo practicar la venta, por cuenta de quien pertenezca, de los bienes y cargamentos apresados por las fuerzas francesas bloqueadoras, se han nombrado por este Consulado a los señores Federico Desbrosses, en clase de comisario de presas para presidir la venta de ellas, y al señor don Luis Baena, en su clase de rematador, para la pública venta de dichas presas; lo que pone en conocimiento del señor Colector General para que se sirva reconocer a los señores Desbrosses y Baena en ese carácter, concederles todos los permisos de desembarque de que podrán necesitar. Dios guarde al señor Colector General".

Apenas puede concebirse el uso de lenguaje tan poco comedido y respetuoso de las más elementales normas internacionales, como no sea admitiendo la ostentación de un infatuamiento de superioridad agresiva.

No se dan explicaciones sobre la presencia en Montevideo de esas naves apresadas; no se solicita permiso para darles el destino que se pretende; no se encamina la gestión por la única vía prescripta por el Derecho Internacional. Se parte de hechos cumplidos como si un gobierno soberano tuviese la obligación de admitirlos; se indican procedimientos y reconocimiento de nombramientos efectuados. De ahí que con lógico fundamento observase el Presidente Oribe en un Manifiesto divulgado por la prensa y al que hemos de referirnos más circunstanciadamente en líneas posteriores: "Natural era, como sucedió, que por conducto del mismo Colector llegase a conocimiento del gobierno solicitud no menos absurda en sí que atentatoria por el modo con que había de ser deducida; debía saber el cónsul de Francia que no al Colector General sino al gobierno era a quien correspondía ocurrir, ya para justificarse o explicar los motivos que los había obligado á llevar aquellas presas al puerto, ya para obtener el permiso que intentó alcanzar del Colector.

"Sin embargo, en el conflicto de las circunstancias, y para remover toda ocasión á los pretextos que tomaba el cónsul de Francia en perjuicio de las amistosas relaciones que deseaba conservar el gobierno, sacrificando éste el incontestable derecho que tenía para resistir tan extraña y ofensiva conducta, lo llamó amistosamente y se propuso, en la misma forma, hacerlo entender las dificultades que obstaban á sus pretensiones; pero el cónsul de Fran-

cia, desconociendo la moderación del gobierno y llevando adelante su propósito de romper la amistad que a tan caro costo se conservaba, contestó que, si no se le otorgaba la licencia para rematar en Montevideo las presas allí conducidas, serían trasladadas a los puertos dominados por Rivera. Y esto, después de anunciarlo con tono descomedido é insolente, sucedía á la sazón que no le era dado ignorar hallarse cerrados aquellos puertos al comercio extranjero, por disposiciones gubernamentales, dictadas en fuerza de las circunstancias especialísimas en que se hallaba el Estado Oriental".

Aunque los términos del "Manifiesto" del Presidente Oribe hubiesen sido dictados por la lógica reacción de su renuncia, los hechos son los que cuentan y en este caso ellos eran ofensivos para el decoro de la República.

No eran válidos —y si reiterativos de abuso de fuerza— los argumentos con que Baradére respondió a los argumentos de observancia de estricta neutralidad por parte del gobierno uruguayo. "La Francia no posee en estos parajes, ni aún á la distancia de 1.800 leguas —dice— ningún puerto o establecimiento donde pueda recibirlos (a los buques) o detenerlos en estado de secuestro. En este estado de cosas, la fuerza de las circunstancias, que es también una ley de las más imperiosas, no permite tomar otro partido que el secuestro o la venta; una y otra cosa no pueden efectuarse sino en Montevideo... En vano sería que la República Argentina invocase el derecho internacional, o los publicistas que le son favorables; el infrascripto opondría un número igual que la serían contrarios".

Con fecha 11 de setiembre —informa el Dr. de Herrera en su obra citada, se produce una imperativa comunicación: "El cónsul de Francia abajo firmado tiene el honor de informar a SE. el señor Ministro de Relaciones Exteriores de la República Oriental del Uruguay que acaba de recibir del señor almirante Leblanc la invitación de dirigirse de nuevo al superior Gobierno para obtener una pronta decisión sobre la venta de las embarcaciones capturadas por las fuerzas navales del bloqueo. El actual estado de cosas lo pone en una incertidumbre que es urgente hacer desaparecer.

"En consecuencia, el infrascripto está encargado de solicitar una determinación, cualquiera que sea, en el término de veinte y cuatro horas, y declarar que, después de ese término de silencio, una respuesta dilatoria del gobierno será considerada como una denegación positiva de acordar la autorización para proceder á la venta".

A este ultimátum contesta el canciller Villademoros el día 14, expresando que "el gobierno de la República ha extrañado tanto como sentido la exigencia de SE. el señor Almirante Leblanc y del señor Cónsul en asunto tan grave y de naturaleza tan delicada en cuya resolución deben entrar consideraciones, no solo sobre lo que tal resolución importaría a la dignidad de la República misma, al carácter de neutralidad que observa y debe observar en

las discusiones con la Francia y la República Argentina, a los principios establecidos por todas las naciones, sino también lo que importaría el abrir una puerta á potencias de igual naturaleza, a que tendrían derecho todos los pueblos del globo y sin reciprocidad para la República, ni aun por parte de la Francia misma... Sensible es el gobierno, ya lo dijo el infrascrito, por todas las razones, no poder prestarse, como lo deseara, en dar al señor Cónsul una respuesta decisiva..."

La polémica continúa simpre con el tono descomedido de Baradére, afirmado en su postura por los cañones del almirante Leblanc, y la mesura del gobierno oriental que se ve compelido por las circunstancias a no reaccionar como lo demandaría su dignidad. Setenta años más tarde, ante una actitud similar, de desconocimiento al respeto merecido por la soberanía oriental por parte de las autoridades argentinas, expresaría nuestro gobierno: *"Bien se comprende que si nuestro país, así como tiene el derecho sobre esas aguas, tuviera la fuerza para hacerlas respetar, fácil le hubiera sido un conflicto, originado por ese olvido de nuestra soberanía..."*.

La situación, grave de por sí, se empeora cuando el cónsul trata de sembrar la confusión con detrimento de la verdad. En nota del 14 Set. dirigida al Ministro Villademoros, afirma Baradére: "Pero el señor Ministro no se ha acordado que la autorización para vender fue convenida y acordada verbalmente el 4 de este mes entre todos los ministros y el infrascrito, estando presente SE. el señor Presidente... La palabra del gobierno quedó comprometida en tal modo que el colega de SE. en el Ministerio de Hacienda, no trepidó en dar verbalmente la orden al señor Colector General para expedir los permisos de desembarque de los buques apresados...".

Ante tal afirmación, Villademoros solicita el testimonio del General Antonio Díaz, Ministro de Hacienda, quien la niega. "A las instancias del señor cónsul contesté que si el asunto estaba definitivamente arreglado con el gobierno, según afirmaba SS., y no obstante extrañaba yo ignorar esa resolucion, siendo uno de esos ministros, no sufriria el menor retardo por mi parte la orden á la Colecturia, tan luego como aquélla se me comunicase por el ministro respectivo.

"Sin duda he debido ser poco feliz al expresar este concepto, y el señor Cónsul no se fijó en la condición que él envuelve, o talvez SS., que cree puede arrancar en los conflictos actuales del gobierno de la republica un acto de violacion que se abstendria de proponer en distintas circunstancias, halla facil tambien, que un Ministro de tal gobierno tome sobre si, porque el cónsul se lo pide, la responsabilidad de ordenar a la Colecturia, permita descargar las presas antes que aquel resuelva en la cuestión pendiente sobre ellas y cuando le asiste la convicción de que en ningún caso ha de consentirlo, y menos en ofensa de un neutral, privilegiado por título que nunca podrá poseer otro alguno".

La mesura y la dignidad que en la defensa de la soberanía nacional empleó el gobierno uruguayo, no impidió que los franceses llevasen adelante los propósitos de su política en el Plata; Martín García fue tomada, la fuerza naval del gobierno bloqueada y ello determinó la caída del poder constitucional.

Como se ha expresado: ser país marítimo es gozar de privilegios, pero ello supone asumir el compromiso de defenderlos.

Desde la designación de Brown para organizar y dirigir las fuerzas navales de la República, las autoridades francesas —navales y diplomáticas— desarrollan una política decididamente hostil, considerando el Almirante Leblanc aquella designación como un acto de beligerancia. Los pormenores de la disidencia se exponen en la polémica periodística que mantienen D. Manuel Oribe y el cónsul Baradére. La inicia el primero en la ciudad de Buenos Aires, siendo reproducida en un órgano de la prensa montevideana, que acoge también la réplica de Baradére ([22]).

Expresaba Oribe que las naves francesas "celaban con más rigor que nunca la salida de los buques puestos á las órdenes del Sor. General Brown, acordonando los suyos en la boca del puerto, y aun colocando dentro del mismo, en los mercantes franceses, soldados de la escuadra... Le ofrece [el Almirante Leblanc a Oribe] neutralizar los buques piratas de Rivera á condición de que el gobierno procediese inmediatamente a desarmar sus buques en el puerto, pero ofrecen hacerlo hasta donde las fuerzas francesas pudiesen seguir a los primeros. Claro era que una promesa tal más tenía de ridícula que de real, porque como los buques de guerra franceses por su calado no podían navegar sino hasta cierta altura del Uruguay, nunca llegaría el caso de neutralizar los piratas".

A esto contesta Baradére: "No quiero repetir ahora los motivos y todas las razones que tuvimos entonces para considerar el nombramiento del Almirante Brown para el mando de la flotilla de Montevideo, como medida dirigida evidentemente contra nosotros, me parece que todo esto queda bien establecido en mis notas Nos. 22 y 24. Pido unicamente no se olvide, que aquel gefe fue arrancado por Rosas inmediatamente de declarado el bloqueo del retiro y entredicho en que vivía, a causa de su adhesión a la revolución encabezada por el General Lavalle en Diciembre de 1838". (Efectivamente, Brown había sido designado por Lavalle como Gobernador delegado para sustituirle en la presidencia de la provincia de Buenos Aires, cuando el general salió a campaña para defender su alzamiento contra Dorrego).

"Careciendo de buques aptos para ser armados en guerra —continúa Baradére— el General Brown se aparece impensadamente en Montevideo. Su presencia causó tanta mayor sorpresa, cuanto que recordaban todos que habiendo poco antes formado el proyecto dicho Almirante de fijarse en esta República, fue detenido por Rosas, quien se lo prohibió en términos amenazantes.

Semejante variación, en medio de las circunstancias que nos rodeaban ya era harto significativa, y lo era aún más por los avisos que recibíamos de Buenos Ayres, y que nos revelaba el plan que vimos desenvolverse más tarde.

"Entretanto, queda siempre como un hecho constante, aun para la persona más imparcial, que el Sor Brown habia venido a Montevideo en busca de la escuadrilla que no pudo formar en Buenos Ayres, y constará igualmente que el Sor. Presidente Oribe, consintió en proporcionarle la suya, con la condicion de dejarlo a él libre de las tres ó cuatro goletas de D. Fructuoso Rivera. Nosotros descubrimos esa combinación...

"Y dado el caso posible, que las cosas hubiesen sido de otra manera, la confianza y aun las mismas indiscreciones del General Brown ¿no hubieran bastado a desengañarnos luego? En efecto, por él sabíamos todos vuestros proyectos, vuestros planes, él no hacía un misterio, por otra parte, de declarar a quien se le acercaba, que se felicitaba de hallar la ocasión de vengarse de la prisión que había sufrido algunos años en Francia... Sería un error, por otra parte, el creer que una protesta contra el armamento dirigido y mandado por Brown hubiera sido lanzado *ab irato*, es decir, sin aviso previo... Yo supe, efectivamente, el nombramiento del Sor General Brown, antes de que se publicara. Me apresuré, junto con mi colega el Sr. Roger á aconsejar al gobierno que lo revocase.

Les hice presente las disposiciones que habiamos adoptado; era aún, pues, tiempo de prevenir el disgusto de un paso retrógrado. El Sr. Villademoros me contestó con la publicación del nombramiento..".

Luego de puntualizar varios hechos más relacionados con la situación de la fuerza naval de Oribe y la que operaba en apoyo de Rivera, Baradére se refiere concretamente al ataque y ocupación de Martín García.

"El [Brown] fue efectivamente quien nos inició en su plan de campaña, y quien nos instruyó de que su primera operación después de su salida de Montevideo, debía ser el fortificar á Martín García, echar al Uruguay la flotilla del General Rivera, y renovar contra ella y contra la "Expeditive" su famoso combate de 1827 contra el Comandante Brasilero Jacinto".

"Fue con este objeto, con el que se sacaba del Fuerte de San José, una gran parte de las piezas de artillería de mayor calibre, bajo el ridículo pretexto de hacerlas servir para el armamento de goletas de una construcción sin duda demasiado débil para tales piezas. Y si estos proyectos eran dudosos, la partida precipitada de Brown para Buenos Ayres, después de la toma de esta Isla, debe desvanecer toda duda. El vio desde entonces trastornado su plan, y renunció á arrostrar los peligros de su salida de Montevideo".

Lo expuesto es una válida razón de orden estratégico; pero el mismo agente consular francés presenta luego un motivo de orden político:

"¿Cual fue la idea que indujo al Almirante Leblanc á aceptar las ofertas del General Rivera con respeto á Martín García?" Se refería Baradére a la oferta de colaboración de sus fuerzas navales presentada por Rivera al jefe francés de operaciones en el Plata. "Vedla aquí —puntualiza el cónsul— no pisar el suelo americano sino con los americanos mismos y protestar así de antemano y solemnemente contra toda inculpación de conquista, que no dejarían de asomar inmediatamente los enemigos de la Francia...".

El ambiente marítimo de la República y sus fuerzas navales en el juego político de una potencia extracontinental.

6. – Ocupación de Martín García.

Por uno u otro motivo de los expuestos por Baradére, acaso por los dos, la ocupación de la isla del Plata fue decidida; ello convenía a los planes de Rivera que ofreció el concurso de la goleta *Loba* y de los pailebots *Eufrasia* y *Estrella del Sud*,, además del falucho *Atrevido,* fuerza que se puso al mando de Santiago Soriano.

Los franceses destinaron a la corbeta *Expéditive,* bergantines *Bordalaise* y *Vigilante,* chalupa *Ana,* místico *Atrevido* y varias lanchas.

En la primera semana de octubre de 1838, toda esta fuerza naval, considerable para los medios defensivos de Martín García, fondeaban frente a la isla; el 8, el comandante del *Bordalaise,* Z. Lalande de Calau, comunica al jefe de la isla. Tte. Cnel. Jerónimo Costa, que tenía orden de bloquearla, por lo que debía interceptar toda comunicación con tierra firme. Costa, en oficio a Lalande, solicita se le informe "si los buques anarquistas del Estado Oriental y que se hallan al frente de esta, están bajo la protección del pabellón francés, como ha dicho el oficial francés conductor de esta al de igual clase Argentino que le recibió en este puerto".

La consulta del comandante Costa respondía al hecho de que su gobierno no se consideraba en guerra con Francia, pero si en status bélico con Rivera, de manera que si sus buques tenían la intención de atacar la isla, las fuerzas de tierra debían defenderse pero no podían hacer fuego sobre las naves riveristas por hallarse protegidas por las francesas. El mismo día (9 Oct. 1838) el comandante del *Bordalaise* respondió a Costa que tenía orden "de defender por todos mis medios, si se tratase de atacar, los buques de la Banda Oriental que, en este momento, se hallan fondeados cerca de nosotros".

Al día siguiente, es el comandante de la división naval, Cap. de Corbeta Hipólito Daguenet, quien informa al jefe argentino, que el "Sr. Almirante, Comandante en gefe de la estación del

Brasil y de los mares del Sud, me ha impartido la orden de venir á apoderarse de la Isla de Martin Garcia advirtiendo que no atacará si sus defensores la entregan". Condición que es rechazada.

Medio millar de hombres logran desembarcar en el muelle viejo protegidos por el fuego de la flota combinada. Era imposible mantener una resistencia con éxito; la isla fue tomada el día 11, izándose en ella el pabellón francés que al día siguiente fue cambiado por el oriental.

La ocupación favorecía ampliamente los propósitos militares de Rivera; las naves de su escuadrilla tenían ahora expeditas las incursiones por los tributarios del Plata, con lo cual podía prestarse ayuda a las provincias argentinas amigas y atacar a las enemigas. Su satisfacción se refleja en la siguiente Orden General del Ejército:

> Octubre 16 de 1838. Campamento del Pantanoso.
> Art. 1º — Con esta fecha, por la Secretaría de Guerra se ha transmitido a este Estado Mayor lo siguiente: Anoche, el Señor General en Gefe ha recibido comunicaciones, por las que con la mayor complacencia se impone que el Gefe de nuestra Escuadrilla desembarcó el once a las nueve de la mañana en la isla Martín García y emprendió un ataque por medio de un fuego vivo que duró más de una hora, pero como encontrase resistencia por los que la guarnecían en número de 140 hombres atrincherados en un reducto con contrafosos, guarnecidos por cuatro piezas de artillería, dos de á 24 y dos de á 8, poniéndose el Comandante á la cabeza de sus intrépidos marineros y el Comandante Susviela con sus valientes infantes, resultó que por asalto tomó posesión de ella y prisionera toda su guarnición, armamentos, municiones y demás enseres que había. Cuyo triunfo SE el Señor General en Jefe ordena que se haga saber por la Orden General para conocimiento del Ejército. Dios guarde a VS. muchos años. *Enrique Martínez.* ([23]).

7. — Campaña del Paraná.

El 1º de marzo de 1839 el general Rivera es electo por segunda vez Presidente Constitucional del Uruguay y forzado por los compromisos contraídos toma decisiones trascendentales.

El 31 Dic. 1838, ya jefe victorioso en su país, firma una alianza ofensiva y defensiva con la provincia de Corrientes, contra Rosas y su gobierno.

"En ningún caso —establece el Art. 2º del documento— se entenderá esta alianza contra la Confederación Argentina ni contra ninguna de sus Provincias...".

Por el Art. 3º se comprometía a poner en campaña un ejército oriental de 2.000 hombres, armado y equipado y por el 7º se le autorizaba negociar "con S.M. el Rey de los Franceses, la cesación del bloqueo para la Provincia de Corrientes, y el libre paso de su bandera como no toque en otros puertos bloqueados".

El 10 de marzo (1839), ya presidente electo, declara la guerra a Rosas. "La República —expresa en su manifiesto— no lleva sino que contesta la guerra; su rol es, pues, enteramente defensivo, aún en el caso probable de tener que invadir..., el pueblo oriental protesta que él no pelea contra el benemérito pueblo argentino, su glorioso hermano... Es por consecuencia al tirano del pueblo inmortal de Sud América, y que hoy intenta serlo de nuestra patria, a quien buscan y contra quien se dirigen nuestras armas".

El éxito de las operaciones contra Rosas exigía mantener incomunicados a Buenos Aires de Santa Fe y Entre Ríos; impedir el tránsito de mutuos auxilios y el ejercicio del comercio. Para tal fin se da orden a Fourmantin de marchar al Paraná, debiendo ajustar sus operaciones a las directivas que se le imparten el 9 de enero de 1839:

> Instruccion q^e devera observar el Sor Coronel Comandante de la Escuadrilla Constitucional:
>
> Art. 1º. — El objeto primordial del Sor Coronel, Comandante de la Escuadrilla sera el impedir que pasen fuerzas de Buenos Ay^s y Santa Fe para el Entre Rios, p^r lo que tomará segun los conocimientos q^e tiene de las costas del Paraná, las medidas q^e juzgue oportun^s.
>
> 2. — Establecerá las relaciones que fueren dables con todos los Habitantes de uno y otro lado de la costa del Paraná, para adquirir noticia del estado de la campaña de Bs. As., Santa Fe y Entre Rios.
>
> 3. — Siendo encargado el Sor. Blas Despouy para dirigir la política q^e deve observarse por las fuerzas Bloqueadoras en el Paraná, pertenecientes a la República Oriental del Uruguay, el Sor. Comandante de la Escuadrilla se someterá a cuanto á ese respeto le previniese aquel Señor.
>
> 4. — Las Fuerzas Navales de S.M. el Rey de los Franceses que entrasen en el Paraná, llevan órdenes amplias p^a proteger las nuestras, siempre q^e fuere necesario, asi como para facilitar Buques y Lanchones de ellos p^a transportar nuestras tropas y desembarcarlas en los puntos que fuese conveniente.
>
> Art^o 5º. — Como para ejecutar algunas operaciones puede ser preciso q^e las fuerzas de S M. el Rey de los Franceses se unan á las de la República, tomará el mando de ambas el Gefe que vaya á la cabeza de las de S.M. bajo cuyas ódenes se pondra el Sor Comandante de la Escuadrilla de la República. — RIVERA — Enrique Martínez" ([24]).

Para cumplir estas instrucciones Fourmantin pasa al Paraná; el 21 de Feb. se halla en Boca de la Esquina desde donde envía una detallada información al General Rivera, cuyos puntos más importantes señalan: 1) El arribo, el día 16, de un enviado del gobierno de Corrientes con proposiciones de alianza "con el Estado Oriental y el Jefe de las fuerzas de S.M. el Rey de Francia" el cual, cumplida su misión, solicita protección para el regreso hasta el primer punto de su provincia, a lo que se accedió siendo el mismo Fourmantin en encargado de realizar el viaje por ser su embarcación, la *General Rivera*, la de mejor andar y por tener destacada en San Pedro otra de sus naves y carecer la *Bernardina* de tripulación; 2) No haberse hecho presente el Sr. Despouy, por lo cual ni orientales ni franceses saben como proceder con varias presas efectuadas; 3) Haberse cumplido las órdenes de Rivera "arrebatando todas las caballadas del Dep.to de Santa Fe y de otros lugares"; 4) Información sobre la situación en esta Provincia ([25]).

El 16 de marzo la Escuadra Constitucional se halla frente a San Pedro. "La escuadrilla —informa Fourmantin— sigue siempre cruzando las aguas del Paraná sin descanso, pero VE. debe estar persuadido que en tanta extension seria imposible asegurar que las comunicaciones estan del todo cortadas con tres buques. La *General Aguiar* la mandé con el buque frances la *Bordalaise* a cruzar delante de San Pedro con orden de subir y bajar el rio segun los conocimientos que obtuve del pasaje de tropas y correspondencia en el Ibicui, Pavón, etc., sirve también para escoltar las embarcaciones que procedentes de la capital o del Bloqueo tienen comunicaciones con la fuerza francesa o la de mi mando".

Hace luego referencia a la visita del delegado del gobierno de Corrientes, Sr. Manuel Díaz, que trae la misión de obtener la libre circulación de las naves correntinas hacia puertos amigos en virtud del acuerdo celebrado con el gobierno oriental, encontrando dificultades con las autoridades navales francesas que no se hallan oficialmente impuestas del convenio, por lo que debe regresar acompañado por Fourmantin "hasta el pueblo de la Esquina, primero que se encuentra sobre la frontera Correntina".

El 30 de marzo, habiendo adherido a la alianza con Corrientes, el Almirante Leblanc declara levantado el bloqueo y autoriza la circulación de las naves de aquella provincia.

El 2 de dicho mes el jefe de la escuadrilla oriental había regresado a Bajada; informa que sus buques deben mantener un crecido número de refugiados. El 6 arriba una nave francesa y la *General Aguilar,* viajando ambas hacia Rosario cuyas baterías costeras les aciertan algunos disparos. Toda la flotilla y los buques franceses se ponen en marcha hacia aquel punto. "El comandante francés con el *Relampago* tenía la cabeza de la línea, la corbeta *Expeditive* tenía la última; la *Rivera* y la *Bernardina* tenían el centro. Rosario rompió el fuego contra el *Relampago* y enseguida

sobre todos los buques de la escuadrilla..." Sigue la descripción del combate en el curso del cual las embarcaciones orientales son varias veces alcanzadas; hay dos heridos en la *Bernardina.* "Si se hubiera podido poner en tierra 150 hombres de infantería —comenta Fourmantin— se habría inutilizado estas piezas que han de cortar las comunicaciones, tanto con nosotros que con los franceses y serán muy perjudiciales a nuestras operaciones, pero los franceses no tienen órdenes para desembarcar y la fuerza de mi mando no es suficiente" ([26]).

El 27 de abril la Escuadrilla Constitucional se encuentra en San Pedro, de donde su jefe envía un largo parte exponiendo lo difícil de su fuerza: "...varias reclamaciones me han sido hechas por las tripulaciones —dice—, se fundan en que han pasado un contrato con el superior gobierno para servir por el termino de tres meses y que un mes mas se ha pasado y no se han provisto de ropa de invierno y que todos necesitan regresar a Mdeo para procurarse lo necesario. Se añade a esto que despues de 4 meses no se han comunicado á ninguna tierra y han sido mantenidos con carne salada sin ningun refresco. Estas consideraciones hechas por las tripulaciones podrian tener mal resultado si no fuesen tomadas en consideración y espero que VE. lo tomará asi y determinara el modo de cesar. Para sosegar todo he creido necesario despachar la *General Aguiar* y llevar al Sarg[to] Mayor y Com[te] de la *General Rivera,* D. Augusto Dagrumet para dar á VE. todos los esclarecimientos que podrá desear sobre estos acontecimientos y sobre nuestras operaciones. Si el Com[te] Fracer no hubiera tenido las ordenes de limitar su bloqueo del Guazú al Carbonell sin aproximarse al Rosario, pues el entusiasmo de las tripulaciones le habría hecho olvidar sus privaciones y habrian ido á pelear con gusto, pero mis ordenes, siendo de cruzar para cortar las comunicaciones, ellos no ven que un trabajo continuo sin reconocer lo mas o menos importante que puede ser. Si VE. juzga conveniente de hacer seguir este crucero sin desamparar el punto se podrian reemplazar los buques por los otros y serian suficientes, la *"Gral. Rivera"* es la menos empeñada en regresar pero hay 6 meses que la tripulacion esta a bordo y todos enteramente desnudos por no haber podido bajar á Montevideo en el poco tiempo que pasé en este puerto".

Protesta de sus esfuerzos por mantener la moral de la gente pero observando que acabarían por rebelarse "y la proximidad de las tierras enemigas haria facil algun atentado que podrian emprender hombres que la miseria reduciria á la desesperación... en el momento mismo la *Bernardina* me vuelve á enviar representación".

Pide el reemplazo de las tripulaciones como única solución y que se ordene el rápido regreso de la *General Rivera* para tranquilizarlas. Para destruir cualquier juicio desfavorable al proponer cambio de buques, afirma: "Tamvien digo á VS. que por mi no pido la ida á esa; asi es que si VE. tiene á bien mandar cual-

quier otro buque yo estoy pronto á pasar á él hasta que se concluya la cuestión presente" ([27]).

La situación era verdaderamente deprimente.

Sea atendiendo a tan preocupantes informaciones o a otros motivos, lo cierto es que casi de inmediato se ordena a Fourmantin su regreso a Montevideo y el licenciamiento de toda la tropa que se tenía a bordo, la cual se destina al Batallón de Infantería de Línea Nº 2; con fecha 13 de mayo se le designa "Gefe de las fuerzas de Grra Nacionales existentes en este puerto"; el 22 solicita "viveres para la Escuadra de mi mando"; el 29 informa que en todos los buques se ha agotado la provisión de leña por lo que hay dificultad para cocinar y el mismo día, por otro oficio hace saber al Ministro de Guerra y Marina haber recibido orden para zarpar al día siguiente, lo que no podrá realizar: "1º Por no tener baqueano; 2º Porque los demás buques —él se mantiene en la *General Rivera*— no tienen tripulación alguna y tamvien pr que mi tripulacion no quiere salir pr ningun otro (sic) a pesar de aberles dicho que despues volverian...".

En tierra, no pudiendo Rivera cumplir su alianza con Corrientes, las tropas de Berón de Estrada son aniquiladas en Pago Largo por Echagüe (31/III/839) que de inmediato se prepara para invadir el Uruguay con una fuerza de 6.000 hombres.

Es la respuesta de Rosas a la declaración de guerra del mandatario oriental.

Las tropas de invasión se alistan en la margen derecha del río Uruguay y habría que tener efectivos navales para contener la invasión. Los barcos que comanda Fourmantin en Montevideo no constituyen fuerza de consideración. Se hallan casi desarmados y desguarnecidos de tripulación. Con apremios se arman el falucho *Pepita*, la barca *18 de Julio* y el lanchón *Coronel Núñez*. Se engancha tripulaciones para las goletas *General Rivera*, *General Aguiar*, *Bernardina* y *General Lavalle* por el término de seis meses adelantándoseles 14 pesos por concepto de enganche.

Fourmantin parte entonces para el río Uruguay.

8. — Campañas del río Uruguay.

Tres grupos armados actúan en este río durante el año 1838, luego de la renuncia de Oribe, y en 1839, comandados por Francisco Fourmantin, Santiago Soriano y Thomas Read, actuando el primero como jefe de las tres concentraciones. Sus cometidos son comunes: aislar a Entre Ríos y combatir a las fuerzas de la Confederación adictas a Buenos Aires.

a) *Fourmantin.*

Luego de ser designado "jefe provisorio de los buques fondeados en Montevideo" (25 Oct. 1838), marcha a Paysandú para asu-

mir también el mando de las fuerzas destacadas en aquel puerto norteño.

Ya se ha informado acerca de la oposición que encontró en primer término, aunque luego se le reconoció en el mando (13 de Nov.), En la misma comunicación en que daba cuenta de este suceso, informaba que los buques de guerra argentinos se habían retirado para el arroyo de la Leche, dos leguas al norte de Paysandú en territorio entrerriano, protegidos por 500 infantes, pero que en el día marchaba con algunos lanchones para efectuar un reconocimiento del lugar y si fuese posible marchar con toda la fuerza y tomar las medidas más convenientes. Efectuado el reconocimiento se puso de manifiesto el inconveniente de la poca profundidad y estrechez del cauce, obstáculos insalvables para llegar hasta el enemigo.

"Asi mismo, agrega, quise ir con los lanchones pero sabiendo de la infanteria que alli estava no me animé á ir, pues se que está en el monte que circula el arroyo, y que nos fusilarian á todos sin nosotros poderlos ofender á ellos.

"Tocando esta dificultad pase á ber al Sor Gral Aguiar pª que me facilitase la infanteria y hacer hun desembarque, pues de otra manera es sumamente imposible". Como Aguiar no estuviese facultado para tal operación, Fourmantin pide a Rivera la autorice, quedando a la espera. Y terminaba su comunicación expresando que los buques destacados en aquel punto se hallaban en la mayor indigencia, que a las tripulaciones no se les había hecho ningún pago ni se les había suministrado lo que reglamentariamente les correspondía, por lo cual había entrevistado al Comisario Andrés Rivas solicitándole una partida para abonar un mes de sueldo.

Sobre el planteamiento de una operación combinada con el general Aguiar se le contesta que a él correspondía darle destino a la escuadrilla, que alistase tres o cuatro lanchones con la fuerza que considerase necesaria a fin de lograr que los buques continuaran bloqueando los puertos de Entre Ríos, y que dejando los lanchones a las órdenes del coronel Núñez, retornase a Montevideo ([28]).

A mediados de diciembre arriba a este puerto; su fuerza se compone de la goleta *Bernardina* (ex-*Loba*) con el Mayor Guillermo Pagé y el 2º Teniente Santiago Federico Doll; la *General Aguiar,* Cap. Juan Amecimin o Massimin y Teniente 1º José Maning; la *General Rivera,* con Liborio Echeverría.

Pocos días más tarde zarpa para realizar la campaña del Paraná (enero - abril 1839) ya referida, de donde retorna a Montevideo, puerto en el que permanece hasta julio recomponiendo sus buques. Retorna luego a Paysandú donde se renuevan las dificultades: el 16 Set. 1839 hace saber que su principal preocupación ha sido alistar la cañonera que tenía artillería pero no aparejo ni velamen, para cuya reparación utilizó algunas jarcias de su buque; como ello era insuficiente, recurrió a algunos amigos para efectuar compras. Alistada la cañonera la despacha el día 25 para

Salto dándole las instrucciones que él recibió en Montevideo: cortar toda comunicación con Entre Ríos. La acompaña el lanchón *General Medina* en el cual viaja el comandante de la *General Rivera* a fin de reconocer el estado de aquella zona del país. Esta fuerza se fondea frente a Concordia esperando un viento favorable para atacar una batería costera.

Hace notar Fourmantin que para tripular la cañonera debió desmantelar su buque y la *General Aguiar*, quedando sin gente, por tanto, para habilitar cualquier otra embarcación; para tripular el lanchón *General Medina* hubo de recurrir a buques mercantes que prestaron 10 hombres.

Se destina la *General Aguiar* a vigilar el río en forma continua desde la desembocadura del río Negro a Paysandú, supliendo los lanchones que le faltan; en el último puerto se mantiene con la *General Rivera* y el *General Lavalle* y en una incursión nocturna a la costa entrerriana logra apoderarse de un lote de ganado.

El 25 del mismo mes (Set. 1839), desde la rada de Paysandú donde se mantiene, informa que cumpliendo órdenes recibidas logra enviar tropa en un transporte a la *General Aguiar,* no pudiendo enviar más hombres pues "la cañonera y la *General Lavalle* destacada en Salto tienen mis piquetes..."; pero esta operación le obliga a dejar sin protección a infinidad de familias comprometidas, "pues quedo sin piquetes ni tripulación y creo que VE. no permitirá que me halle en el triste estado que si quiero armar dos botes no puedo... quedo determinado el pasar estas familias a una Isla hasta que VE. me mande mas fuerzas o determine lo que sea de su agrado".

Al quedar sin respaldo de tropa, solicitó del comandante del bergantín *Bordalaise* que le auxiliase con parte de la tripulación, contestándosele ser imposible por no existir autorización del Almirante.

El 10 de Octubre, previo contrato con una goleta mercante, envía artillería a la *General Aguiar* estacionada en Arroyo Negro; el 21 recibe una comunicación del comandante Read solicitándole toda clase de municiones. "Espero de la bondad de VD. —escribe Read— se sirva ordenar se me remita galleta, pues estoy falto de ella; la otra se ha tirado al mar. También espero se me mande aceite o grasa y vino, pues en la anterior remesa no he recibido más que caña" ([29]).

¡Pobres fuerzas navales de la República! Empeñadas sin pausa en la lucha y careciendo no ya de lo necesario, sino con falta de los elementos más imprescindibles: víveres para la gente; municiones para las armas!

En los últimos días de 1839, Francois Fourmantin —así firmaba el Comandante en Jefe de las fuerzas navales de la República— sigue informando sobre su actividad y haciendo frente a su difícil situación. El 22 escribe al Sr. Agustín Guarch, Receptor del Salto: "He recibido la suya y veo lo inutil que es exigir

cantidad alguna por los obstaculos que se me presentan. Bien sabe VD. que la tripulacion que esta á mis ordenes se le adeudan 5 meses, estan desnudos y descalzos y cual es el motivo paraq^{e} todas las autoridades me abandonen negandome los recursos necesarios para el pago de estos hombres. Cual es el motivo para que asi se me desprecie. Con este motivo, Sr. Receptor yo aguardo la contestacion de Vd. ó fondos para el pago de mil gastos hechos á mi credito. Si asi no fuese hare bajar mis buques de esa y tomare las medidas mas energicas, poniendo algun remedio a tal negativa, pues mis tareas continuas en 5 meses no merecen la recompensa de engaños de todas las autoridades a quien me dirijo".

Colmada debía estar la paciencia del jefe de las fuerzas navales de la República con las dificultades afrontadas durante su comisión en el Paraná y ahora en el Uruguay, para usar tan áspero lenguaje y proferir amenazas. Termina expresando que el Ministro de Guerra y Marina, para quitarse de encima el reclamo de las angustiadas esposas de los oficiales de marina les ha expresado sabiendo que ello no es cierto: "Sus esposos reciben el sueldo por el jefe de la Escuadra y no por este Ministerio" ([30]).

El último día de diciembre de 1839, luego de solicitar se le envíe la *"General Aguiar"* que le es muy necesaria y de reiterar la negra expresión de rigor: "No se que debo hacer con esta tripulacion tan descontenta pues hace 6 meses que no se le paga y están completamente desnudos", informa que el jefe de la división francesa le comunica haber descubierto a bordo del *Pereira* un gran contrabando cuyo probable destino sería Entre Ríos. "Es una conducta pesima y rastrera y degradante para los oficiales que estan bajo nuestro pabellon y mi mando", escribe.

Fourmantin permanece aún el año 1840 en Paysandú; en enero sólo cuenta con la goleta *General Rivera* bajo su mando directo; del bergantín *Pereira* se ha hecho cargo un oficial francés "con lo que espera tener algún alivio de gente necesaria para velar las costas". En el acto de transmisión de mando, el comandante del bergantín, Centopé, arengó a sus oficiales y tripulación los que manifestaron a gritos no querer permanecer en el buque y sí retornar a Montevideo con su comandante; el Tte. Dragumet los redujo a la calma.

Nueva angustiosa comunicación el 19 de abril: informa que el 11 llegó al arroyo de la China con dos lanchones para restablecer el orden a pedido del vecindario, dejando al comandante Pedro López "en inteligencia de estar á las ordenes de este Estado", y termina: "No puedo menos de comunicar á Vd. el estado de estas tripulaciones desnudas y sin recursos. No seria extraño que muy pronto empezasen á desertar, y cometer este crimen dado el estado de miseria en que se hallan, dejando sus haberes que con tantos trabajos y peligros han ganado".

El 15 de setiembre, preparándose para un nuevo crucero por el río Uruguay renueva sus quejas: "Yo no se si una tripulacion

puede mantenerse solo con garvanzos y arroz, pues para esto se deveria ordenar se me diese carne salada, a pesar de que esta es mas cara que la fresca..."

No sabemos si el país vivía tantas penurias como su escuadra, avanzada de la soberanía nacional sobre las aguas costeras.

b) *Santiago Soriano.*

Luego de la ocupación de Martín García, pasa a comandar el *Pereira* (31/I/839).

Como se expresara anteriormente, el 23 de enero se había dispuesto que dicho buque quedase armado pero sin más dotación que un contramaestre y seis marineros; se le rearma a fin del mismo mes y se dispone que bajo el comando de Soriano asuma la dirección de la fuerza naval estacionada en Paysandú, debiendo partir el mismo día convoyando buques mercantes con destino a dicho puerto; el 12 de febrero se halla fondeado en la boca del Caraguatá, entrada del arroyo de la China, con el *Pereira* y el *General Lavalleja,* esperando concentrar toda la fuerza de que disponía para atacar al enemigo; siete días después hace saber a Montevideo que se encuentra fondeado en el mismo paraje con informes de que los buques argentinos "se han metido en un arroyito que llaman del Molino, a donde es imposible entrar con nuestras embarcaciones" debido al mucho calado y por tener que desafiar la estrechez de un curso a cuyas márgenes están acampados 700 hombres. Adjunta un plano de las respectivas posiciones e informa haber convenido con el comandante de la goleta de guerra francesa que lo acompaña, efectuar un desembarco tan pronto "como puedan llegar a Paysandú las fuerzas del Sor General en Gefe". ([31])

Obrando como comandante de la escuadrilla del río Uruguay por ausencia de Fourmantin que se halla empeñado en su campaña del Paraná, toma la siguiente disposición en acuerdo con el comandante general del departamento de Paysandú, con la finalidad de "proveer el río Uruguay de buques de guerra por las muchas balleneras corsarias que lo surcan": El *Pereira* quedará fondeado en la capital del departamento; la *General Lavalle* en Higueritas y el pailebot *Estrella Oriental* en Fray Bentos; "la cañonera bien armada con los dos cañones de á 9 destinada al Salto y las balleneras y lanchones armados correr de un lado a otro el río Uruguay..."

Todavía el 23 de junio, como "Comandante de la Escuadrilla en el Uruguay" informa desde Paysandú que un soldado había descubierto un complot —cuya iniciativa atribuye a Oribe— destinado a apoderarse del *Pereira.*

Después de esa fecha poca es la información que se tiene sobre Soriano, hasta el 27 de agosto de 1840 en que una disposición le separa del comando de la *General Aguiar* y le incorpora a las listas del E. M. G.

c) *Thomas Read.*

Actúa casi exclusivamente en la zona de Salto con una flotilla de embarcaciones menores.

El 31 Dic. 1838 hace saber a Rivera que luego de la partida del jefe de la escuadra —Fourmantin para la campaña del Paraná— se hallan a su mando, en condiciones de actuar, la goleta *General Lavalle* con 7 piezas, 38 hombres de tripulación y 26 de tropa; el queche *General Medina* con 1 pieza de a 4 y 16 hombres; lugre *Constitucional,* con 1 pieza de a 4 en coliza e igual número de hombres que el queche; la falúa *Palmar,* 1 pieza de a 3 y 12 tripulantes. Que desde el 9 de diciembre en que quedó encargado de las fuerzas navales en Paysandú, ha armado dos lanchones y tomado algunos prisioneros por los cuales tiene información de que en los arroyos de la China y de la Leche existen buques enemigos; a los del último punto los tiene bloqueados desde el 18 de noviembre.

El 24 de mayo (1839) se le ordena trasladar sus lanchones a Salto, a fin de vigilar el río hasta Yapeyú y oponer toda la resistencia posible.

Para vencer la dificultad que presentan los escollos del Salto Grande a dicha operación, se instruye al Comandante de Paysandú, Coronel Angel Núñez, disponer que todos los jefes militares desde Salto hasta Belén proporcionen a Read "toda y cualquier clase de auxilios que solicite... en la inteligencia qe el Gobierno promete pagar los gastos".

Alivia la situación de las fuerzas navales uruguayas el hecho de que las naves francesas concentradas en el Plata representen una fuerza de consideración. A fines de febrero de 1839 el Almirante Dupotet ha traído importantes refuerzos "que complementan no menos de una quincena de corbetas y bergantines", flota que oprime a Buenos Aires y le impide destacar naves al litoral. En cambio, las unidades francesas de menor calado prestan su colaboración a las orientales. El Comandante del *Bordalaise* envía el siguiente informe que es publicado en "El Nacional" del 11 Oct. de 1839:

Salto, Octubre 2 de 1839. — Os avisé en mi última carta que iba a salir para el Salto. Encontre en el camino atravesando el río de la Concordia, la corveta *Vigilante* a quien las corrientes y los vientos contrarios no habian permitido llegar aun a su destino. Al llegar a bordo supe por el Capitan Bouchard, que ni el General Lavalle ni su Jefe de Estado Mayor estaban en ese momento en la Concordia.

"El 30, habiendo pasado los vientos al SO aprovechamos de ellos para remontar hasta el Salto, en donde la cañonera de Guerra Oriental habia tenido ya ocasion de tirar muchas veces sobre el pueblo. En un desembarco que hizo el Capitán de este buque tomó despues de una resistencia muy fuerte por parte de los blanquillos que le hirieron una mano con un tiro, algunas armas

y algunas municiones que había en el pueblo sin poder no obstante ocuparlo.

"En la tarde del 28, el capitán de la cañonera apercivió una fuerza bastante considerable que se dirigia sobre el Salto; y cuando se disponía a hacerles fuego reconocio al Comandante Read, a quien suponía arriba del Salto Grande, con los hombres de guerra Orientales. Este Gefe con 150 hombres de Caballeria se apodero al instante sin la menor resistencia de este puerto importante de la costa Oriental.

"A mi llegada a tierra supe por el mismo Coronel Read la posicion critica en que se había encontrado con sus lanchones. Durante mucho tiempo ha tenido sobre la banda Oriental enemigos, y del lado del interior y en su contra los farrapos, que le habian prohibido el puerto de Ytaqui; al mismo tiempo recibio del Gobierno de los Farrapos la órden de dejar aquellos parajes, mas con un poco de energia y con fuerza armada, pudo procurarse carne, y tambien el no ser muy molestado por ellos que hasta el presente no quieren declararse ni en favor ni en contra de D. Fructuoso; sin embargo ninguno duda de que se le reuniran si el General Rivera quiere protegerlos y reconocer su independencia, pero como si lo hiciera no dejaria de tener guerra con el Brasil no quiere pronunciarse".

"El Comandante Read viendo que su posicion se hacia cada vez mas critica trató de establecer y consiguió hacerlo, inteligencia con la costa de Corrientes. Primero procuró algunos hombres y caballos con los cuales desembarcó bajo la protección de sus lanchones, que habia dejado armados y ocupados á cinco leguas de alli, un poco más arriba de Salto Grande donde se hallara en disposicion de oponerse a que pasen las tropas de Echague. Luego que el Comandante Read arregló el servicio de los lanchones pasó á la Banda Oriental en donde hizo nuevos reclutas con los cuales se hizo dueño de Belen, de donde sacó tambien nuevos recursos.

"El 29, cuando se presentó delante de Salto tenia mas de 150 hombres de caballería y muy grande cantidad de caballos de reserva y espera que esta fuerza dentro de pocos dias subira a quinientos hombres poniendo á la enemiga en la imposibilidad de volver á tomar el Salto.

"La intencion del Coronel Read es tambien apoderarse de Paysandú y dejar alli fuerzas despues de haber arreglado aqui todo. Ya ha hecho reconocer las nuevas autoridades que ha nombrado y ayer los buques orientales han hecho una gran salva de 7 cañonazos cada uno en honor de la toma del Salto".

Luego de otras consideraciones referentes a Lavalle, el Comandante del *Bordalaise* termina: "Hasta el presente creo que es imposible que las cosas puedan ir mejor de lo que van y todo nos hace esperar que obtendremos sin tardanza los mas felices resultados".

Tal, a grandes rasgos, la situación de aquella fuerza naval que luego de la ascención de Rivera a la segunda presidencia constitucional llamó "Escuadra Constitucional".

Sus diversos agrupamientos actuaron en los dos grandes tributarios del Plata a pesar de las agudas carencias que padecieron; cumplieron su función en la lucha contra Buenos Aires y provincias aliadas; tuvieron la iniciativa en la toma de Martín García. Fueron impotentes para evitar que el ejército de Echague —6.000 hombres— cruzase el río Uruguay. ¡Qué podían hacer en las precarias condiciones con que actuaron?

Con sacrificios y con denuedo, llevaron el pabellón nacional a lo largo de los ríos.

9. – La Convención Mackau - Arana.

El 23 de setiembre de 1840 arriba a Montevideo una escuadra francesa que hacen respetable sus 36 buques de porte y 15 menores, sus 600 bocas de fuego y 6.000 hombres entre dotación y fuerzas de desembarco. En la fragata *Gloire* arbola su insignia el almirante Angel René Armand de Mackau, el plenipotenciario designado por su gobierno para buscar un acuerdo en la cuestión del Plata que empeña sin resultados favorables los esfuerzos de Francia desde dos años atrás.

En el curso de su breve estadía en Montevideo firma un protocolo con el Ministro de Relaciones Exteriores, D. Francisco A. Vidal que nada bueno augura a la causa de la administración Rivera tan comprometido en la lucha al lado de la nación gala. Sostiene la cancillería uruguaya el derecho de la República a intervenir en la negociación con Rosas en mérito a la alianza que ha mantenido con Francia y se ha materializado en la concesión de puertos para las operaciones de su escuadra y en la cooperación de empresas militares, subsidio otorgado por la República a los agentes diplomáticos franceses y suministro de artículos de boca y guerra; acuerdos firmados con aquellos agentes en virtud de los cuales y bajo la garantía de la nación europea, Rivera declaró la guerra a Rosas y muy especialmente la Convención de 1839 mediante la cual el gobierno oriental aseguraba la efectividad del bloqueo francés que de otra manera hubiese resultado ineficaz, comprometiendo para ello intereses tan grandes como la paz de la República.

La respuesta del Barón de Mackau fue "que no ignoraba ninguno de esos hechos, que sabía que las armas de los dos gobiernos habían concurrido muchas veces por esfuerzos comunes a obtener tal o cual resultado, pero que no estaba dispuesto a sacar de esas reunión accidental las consecuencias que deducía el señor Ministro".

Imbuído en tales ideas el diplomático francés cruza el río para negociar con el inteligente canciller de Rosas, D. Felipe Arana.

El 29 de octubre firman el instrumento que ponía fin al entredicho franco - argentino. Dos de sus cláusulas interesan particularmente al Uruguay:

Art. 2º — El bloqueo de los puertos argentinos será levantado, y la isla Martín García evacuada por las tropas francesas en los ocho días siguientes a la ratificación de la presente convención por el gobierno de Buenos Aires. El material de armamento de dicha isla será repuesto tal como estaba el 10 de octubre de 1838 (Sigue una estipulación sobre devolución de buques de guerra argentinos apresados).

Art. 4º — Queda entendido que el Gobierno de Buenos Aires seguirá considerando en estado de perfecta y absoluta independencia a la República Oriental del Uruguay, en los mismos términos que lo estipuló la Convención Preliminar de Paz ajustada el 27 de agosto de 1828 con el Imperio del Brasil, sin perjuicio de los derechos naturales, toda vez que lo reclamen la justicia, el honor y la seguridad de la Confederación Argentina.

Con referencia al Art. 2º, el gobierno oriental hace llegar su protesta. "La isla Martín García fue atacada y tomada por las fuerzas combinadas de Francia y de la República. Esta ha conservado allí una pequeña guarnición y su pabellón flamea al lado del pabellón francés. El plenipotenciario francés ha podido desposeer a sus representantes; pero no ha podido, sin violar derechos que todas las naciones respetan despojar a la República de la posesión en que se hallaba de la isla y de la parte que le corresponde en el armamento apresado en ella. La República, a solicitud del señor Contralmirante Leblanc y fiada de la lealtad francesa disminuyó la guarnición de la Isla y descuidó fortificarla... Si el Almirante evacúa así la Isla sin dar al Gobierno el tiempo necesario para ponerla en estado de defensa y entrega a Rosas los barcos en estado de servicio, cometerá contra la República dos actos de hostilidad no sólo gratuitos sino inmerecidos pues la República no ha hecho sino repetidos e importantes servicios a la Francia".

Mackau no escucha la reclamación; las fuerzas francesas evacúan la isla cuatro días después de comunicada la Convención al gobierno oriental que se encuentra así en la imposibilidad de colocarla en estado de defensa. Las fuerzas de Buenos Aires tornan a ocupar la isla; rehacen sus fortificaciones y colocan una guarnición permanente hasta el 6 Set. de 1845 en que vuelve a tomarla una escuadrilla oriental comandada por José Garibaldi.

Otra consecuencia de graves repercusiones para el Uruguay deriva del levantamiento del bloqueo de Buenos Aires y de todo el litoral perteneciente a la Confederación estipulado por la Convención Mackau: el descenso del comercio y la paralización del progreso general de Montevideo.

"Antes del bloqueo, el capital de los franceses en Buenos Aires estaba evaluado en 20.000.000 de francos, por lo menos; pero se estima que durante estos treinta y dos meses de huelga ha dis-

minuido en más de 4 á 5 millones de francos en atención que la mayor parte de la poblacion se ha visto obligada á vivir de la economía que habia capitalizado... Sobre la ribera izquierda del río el progreso es mayor. Montevideo, la ciudad nueva, está habitada y edificada casi exclusivamente por ellos (los franceses); poseen propiedades considerables en inmuebles y no se debe vacilar en elevar las cifras del capital común á 10 o 12 millones de francos, cifra que es más elevada que la que hemos fijado respeto de Buenos Aires, si se tiene en cuenta el más corto tiempo en que ha sido obtenida", escribía Mr. Alfred G. Bellemare en París, en representación de la población francesa avecinada en la capital uruguaya y opuesta a los términos de la Convención Mackau.

El aporte inmigratorio que recibe Montevideo en 1837 es de 3.117 personas; al año siguiente, con la iniciación del bloqueo de Buenos Aires, se eleva a 6.079.

Los barcos de ultramar arriban al puerto montevideano en cifras crecientes; pasan de 374 en 1837, a 495 en 1838 y a 512 en el año siguiente.

La toma de Martín García por las fuerzas combinadas del Uruguay y Francia y el levantamiento del bloqueo de Corrientes acordado por Rivera y Leblanc, había establecido una vigorosa corriente comercial. Aquella provincia, libre de la dominación rosista, despacha en un solo día, el 20 de abril de 1840, 20 embarcaciones cargadas con productos exportables.

"El aumento de las exportaciones (uruguayas) del año 1837 sobre las de 1836, es de un millón de pesos; llega al millón y medio en 1838, primer año del bloqueo de Buenos Aires, sobre las cifras de 1837. Sólo los valores de los efectos introducidos por el consumo que vienen variando de 1836 a 1837 en $ 3.597.437 a $ 7.652.792, se elevan bruscamente en 1838 a $ 11.799 320; en los primeros meses de 1840 se mantienen en el mismo nivel; pero cuando en octubre de dicho año la Convención Nackau libera a Buenos Aires de su asedio, aquellas sumas, termómetros sensibles del comercio, descienden a 9 millones en los años 1841 y 1842". ([32])

El Uruguay vive por sus aguas navegables, por sus puertos; sobre todo por el de Montevideo, único punto habilitado por entonces para las operaciones comerciales de ultramar. Mientras Montevideo tenga expeditas sus comunicaciones con el mundo y aseguradas sus posibilidades de intercambio con el exterior, ningún poder avasallará a la República. La premisa tiene sus antecedentes en las luchas por la independencia nacional. Sitiado Montevideo por las fuerzas de Artigas en 1811 y otra vez por las tropas americanas en octubre de 1812, padeciendo hambre y sed, mantiene airoso el pabellón español. Pero basta que Brown destruya la escuadra metropolitana en el combate del Buceo (mayo 1814) para que la capital se rinda al ejército sitiador.

Dominar las aguas del Plata para someter a la República: tal el elemental principio estratégico que inspira las acciones béli-

cas del siglo pasado. Lo saben Rosas y el Gobierno de la Defensa durante la Guerra Grande. Por eso, desde el día siguiente de la firma de la Convención Mackau - Arana, Buenos Aires y Montevideo se abocan a la tarea de organizar sus fuerzas navales para dirimir la contienda que se prolonga desde 1840 a 1851 debido, en buena parte, a que ninguno de los dos países del Plata logra el absoluto dominio de las aguas.

10. – El año 1840.

Desde el punto de vista de las fuerzas navales uruguayas, pocas son las novedades que se producen en el correr de este año.

Lavalle, dispuesto a combatir a Rosas en territorio argentino, parte de Martín García el 2 Set. 1839 en cuatro buques de guerra franceses mandados por Lalande de Calau, acompañados por varias embarcaciones de pabellón oriental. Una consecuencia inmediata de esta operación es que Echague que ha invalido el Uruguay, aislado de sus bases, es vencido en Cagancha (29 Dic. 1839).

Rivera, que como ya se ha expresado, deseaba reducir el conflicto a un problema estrictamente nacional, hostiga al principio la expedición de Lavalle con la flotilla de Fourmantin, actitud que cambia a raíz de la invasión de Echague. El 31 de julio, desde el Cuartel General se imparte al jefe de la Escuadra Constitucional la orden siguiente:

> Los puertos y Costas del Uruguay, pertenecientes ál Entre Ríos, que se habían franqueado cuando estaban ocupados por las tropas del Gral. Lavalle, deben ser inmediatamente bloqueados y cuidadas las segundas: ál efecto, disponga VS. lo conveniente, para que, con los Buques mayores y menores á sus órdenes, quede completamente lleno el objeto de esta disposicion. — RIVERA. — Enrique Martínez.

Fourmartin actúa pero con las similares carencias de sus campañas de 1838 y 1839.

Desde su campamento de San José del Uruguay, el general Anacleto Medina informa el 3 de Oct. 1840, haber llegado frente al ejército la goleta *General Rivera*, acompañada por tres lanchones; las embarcaciones son destinadas a la boca falsa del arroyo de la China, a Paysandú y Salto.

Las fuerzas destacadas en el río Uruguay contaban con 130 plazas al 10 de Dic. y considerándolas totalmente insuficientes, Fourmantin solicita una batería para ser colocada a la altura del arroyo Sacra (25 Dic.).

Así termina el año en que se afirma la Convención Mackau que deja a la República librada a sus solas fuerzas. El Presidente Rivera que a su tiempo había promovido la cooperación con Francia, al tener conocimiento de las negociaciones emprendidas por su representante para acordar la cesación de hostilidades con-

tra Rosas, urgido por su Ministro de Relaciones Exteriores a hacerse presente en Montevideo —se halla en Durazno— formula los siguientes comentarios en oficio que dirige al general Enrique Martínez: "...yo alla ire cuando pueda para ocuparnos de nuestros negocios orientales sin ocuparme en los dela Francia ni de mas otros paises q_e ce vien que aquella cuidara $puram_{te}$ de los suyos y nosotros devemos imitarlos..."

Lo que importa ahora, termina Rivera "es ver ci ellos nos venden sus varcos y sus cañones p_a nosotros continuar el Bloqueo y llevar la Guerra como se pueda". ([33])

NOTAS

(1) PIVEL DEVOTO, JUAN E.: "Historia de la República Oriental del Uruguay" (1830-1930). Mdeo., 1945, pág. 9.

(2) Actas de la Asamblea General Constituyente y Legislativa del Estado. Mdeo., 1896; T. I; págs. 281-283.

(3) Archivo de la ex-Dirección de la Armada: "Escuadrilla Nacional. Notas oficiales. Años 1825-1835. Libro 1".

(4) Id. Id. Docs. 74 y 79.

(5) Id. Id. Doc. 13.

(6) Id. Id. Docs. 73-85 y 89.

(7) Ob. cit. en nota (1), pág. 84.

(8) A. G. N. Fondo "Ministerio de Guerra y Marina"; cajas 1251 a 1254.

(9) Id. Caja 1253.

(10) Fondo de nota (3). "Notas oficiales. 1835-1850". Libro 2.

(11) Fondo de nota (8); caja 1252.

(12) Id. Caja 1254.

(13) A. G. N. "Capitanía del Puerto. Copiador de notas. 1835-1839". Lib. 545.

(14) "El Universal". Mdeo.; fechas indicadas en el texto; col. 3ª y 4ª.

(15) Estado Mayor del Ejército. "Boletín Histórico. Nº 21, pág. 33.

(16) Fondo de nota (8); caja 1281.

(17) Id. Id.

(18) "El Universal"; Mdeo. 2 Oct. 1838; pág. 3ª; col. 1ª.

(19) Fondo de nota (8); caja 1280.

(20) CAILLET BOIS TEODORO: "Historia Naval Argentina". Bs. Aires, 1944, pág. 386.

(21) HERRERA, LUIS ALBERTO: "Orígenes de la Guerra Grande"; Mdeo., 1941. T. I.

(22) "Manifiesto sobre la infamia, alevosía y perfidia con que el Contra Almirante francés Mr. Le Blanc y demás agentes de la Francia residentes en Montevideo, han hostilizado y sometido á la tiranía del rebelde Fructuoso Rivera, al Estado Oriental del Uruguay, que conforme á su constitución se hallaba bajo la Presidencia legal del Brigadier D. Manuel Oribe". "El Nacional", 26 Dic. 1838.

La réplica de Baradére, titulada: "Refutación al manifiesto del General D. Manuel Oribe, ex-Presidente de la República Oriental del Uruguay", fue iniciada en el Nº 145 del 15/III/839 del mismo diario.

(23) Estado Mayor del Ejército. Bol. Histórico Nº 21; pág. 35. 1941.

(24) Fondo de nota (8); caja 1284.

(25) Id. Id. Caja 1274.

(26) Id. Id. Caja 1274.

(27) Id. Id. Caja 1270.

(28) Id. Id. Caja 1281.

(29) Id. Id. Caja 1278.

(30) Id. Id. Caja 1282.

(31) Id. Id. Caja 1285.

(32) MARTINEZ MONTERO, H.: "El triunfo del mar"; Mdeo., 1937; pág. 50.

(33) A. G. N. Mdeo. Fondo "ex-Archivo y Museo Histórico"; caja 183.

CAPITULO V

Las Fuerzas Navales de la Guerra Grande

1. – Preparación de las escuadras.

Enfrentados están ahora Buenos Aires y Montevideo; Rosas y Rivera. Hay una declaración de guerra del último al primero (10/III/39) y el retiro del Plata de las fuerzas navales francesas ha dejado al gobernante federal libre para el alcance y oportunidad que quiera dar a la situación de beligerancia.

Ambos mandatarios tienen conciencia de la necesidad e importancia del dominio de las aguas navegables interpuestas entre los dos Estados.

Para invadir el Uruguay, para dominar a Montevideo —punto clave de la República Oriental— Rosas necesita de una escuadra; para oponerse a tales designios, Rivera sabe que debe disponer de una flota. Por tal convencimiento mutuo, ambos gobernantes se dan a la tarea de organizar sendas marinas militares.

Rosas apela una vez más al Almirante Brown, viejo y enfermo, sacándolo de su retiro de Barracas. El 3 Feb. 1841 se le notifica su nombramiento de Comandante General en Jefe de la Escuadra.

A pesar de sus 64 años, el marino irlandés despliega una actividad asombrosa que apabulla a sus comandantes. Permanece a bordo la mayor parte del tiempo y lo mismo exige a sus subordinados.

Se contrata tripulaciones formadas en gran parte por extranjeros, aún los comandantes. Personas sin sentido de la nacionalidad. Difícil formar así un ambiente de eficiencia y de consagración a la causa.

Se inspecciona buques, algunos ya ofrecidos en venta: el bergantín austríacos *Zar Lazar* que al ser adquirido se incorpora con el nombre de *Belgrano* y pasa a ser nave insignia. Es comandado por Antonio Toll, aquel jefe de la escuadra confederada que en 1838 había participado de la defensa de Paysandú atacada por el ejército de Rivera.

Para mediados de marzo de 1841 y según la información del "British Packet" queda lista en el fondeadero de Los Pozos, pertrechada como nunca, la escuadra argentina, esperanza del dominio del Plata.

Bergantín	Belgrano	24 piezas	Comandante	Toll, luego Bathurst
Id	Echagüe	11 piezas	"	Hidalgo.
Berg. gol.	Vigilante	5 "	"	Bathurst, luego King.
Id	San Martín	5 "	"	Fischer
Goleta	Entrerriana	8 "	"	Craig, luego T. M.
Id	Libertad	5 "		Cordero.

El 17 de marzo la escuadra deja su fondeadero y en la rada exterior saluda a la nave inglesa de estación. El mismo día, Brown, cuyo carácter se ha tornado irascible por su precaria salud, tiene desinteligencia con su Capitán de Bandera Toll, que desembarca. (1)

No son menos diligentes los empeños del gobierno de Montevideo en este año crucial de 1841. El general Rivera, personaje principal en la orientación militar y política de la República, y con él su Ministro de Guerra y Marina, Enrique Martínez; hombres de empresa, políticos, la prensa, viven una especial preocupación por las fuerzas navales, estimulan su preparación.

Un hecho es incuestionable: nunca como entonces y nunca después de 1841 por muchos decenios, gobierno y pueblo forman conciencia de que es en el mar donde van a derimirse los destinos de la nación. Quien tenga el dominio de las aguas navegables contará con una indiscutible ventaja en una pugna en que se juega la supervivencia de pueblos. Por eso, gobernantes, autoridades y grupos populares se aúnan para lograr la realidad de una escuadra. Rivera, el primero, que cumple una función protagónica, actúa con plena conciencia y fe. Desde su campamento del Yí escribe a Joaquín Suárez el 5 de Nov. de 1841: "Convendría una ley de consolidación de la deuda pública, levantar un empréstito de guerra de 60 mil patacones para atender exclusivamente al pago del ejército y de la escuadra". Y como tiene plena confianza en esta fuerza que ya tantos servicios le ha prestado, pone a disposición del gobierno para tal fin algunas de sus propiedades en tierras de pastoreo y fincas, para que hipotecándolas o vendiéndolas, se aplique el producido a los objetos de la guerra.

El 20 de enero y también desde Durazno escribe a su Ministro de Guerra y Marina: "Contesto á Vd. su apreciable del 13, en la queme participa la actividad con q^{e} ese Ministerio a echo armar la Escuadrilla... me llena de satisfacción el ver que la Patria tiene q^{n} secunde mis esfuerzos p^{a} sostener su independencia y Libertad..."

El 30 de abril al mismo Ministro: "Tengo ála vista su estimable de 11 del corr^{te} y por ella he sido imp^{to} dela desaparicion de

ese Puerto de la Escuadra de Braun, y de los esfuerzos que se hacen para poner nuestra Escuadra en el pié de fuerza que se necesita para dominar las aguas del Plata y de los rios Uruguay y Parana. Esta es en mi concepto una medida decisiva que si se consigue realizarla nos dará importantes resultados".

El 18 de mayo al mismo destinatario: "Mucho me complace la actividad con [que se] trabaja en el apresto de nuestra escuadra. En ella está hoy cifrado un gran porvenir p^{a} la Repub^{ca}, y por esto es q^{e} importa q^{e} las operaciones navales q^{e} van á emprenderse proximam^{te} sean dirigidas con tino y decision para q^{e} nuestros Rios y nuestro com^{o} vuelvan al movim^{to} de vida y prosperidad q^{e} tanto necesitamos."

El 5 de abril es Enrique Martínez quien escribe al Presidente una larga y muy interesante carta sobre cuestiones militares, a la cual nos referiremos con mayor extensión más adelante; pero es oportuno transcribir aquí un párrafo que prueba claramente nuestra afirmación acerca de la intervención especial que el Gobierno de la Defensa reserva a su escuadra:

"Vd. sabe que mi opinion ha sido siempre dejarlo á VD. que obre, y por lo tanto extrañara la indicacion anterior —dice el Ministro— pero mi am^{o} y Sor, *veo que si sufrimos un contraste maritimo perdemos el Uruguay,* nos reducimos á solos los recursos de la Repub^{a} y Rosas entonces libre de todo reforzará Entrerrios y nos invadirá. Ellos no triunfaran, pero Vd. bloqueado por mar y atacado por tierra, tendra que continuar una guerra sin recursos, y por consiguiente ala buelta de seis meses sera Vd. el Gefe de unos empelotados; y cuando termine aquella no habria un solo oriental que pudiera disponer de una petaca" ([2]).

He aquí, pues, las máximas jerarquías gubernamentales de la República depositando sus esperanzas de triunfo en la ardua lucha en que están empeñados, en el éxito de su escuadra. Ya veremos que la opinión popular les acompaña en tal posición; al buen suceso de la marina militar se fía el porvenir del país.

Una de las primeras disposiciones que se adoptan es designar un jefe para organizarla. El 31 de diciembre de 1840, por el Ministerio de Guerra y Marina se emite el siguiente decreto:

"Siendo de absoluta necesidad la organización de las fuerzas navales y considerando que para poderlo verificar es indispensable que haya un Gefe, que proponga cuanto concierna al objeto que el Gobierno tiene en vista al dictar la medida indicada, y con la calidad de dar cuenta á la H.Comisión Permanente, ha acordado y decreta:

Art. 1º.—Queda nombrado Gefe de las fuerzas que deben crearse el Coronel D. Juan H. Coe.

2.—El Gefe nombrado propondrá al Gobierno todo cuanto considere pueda ser conveniente á llenar la medida que se acuerda.

3.—Comuníquese, publiquese y dése al Registro Nacional — PEREZ — *Enrique Martínez.* ([3])

¿Quién es este jefe designado para organizar y comandar la fuerza naval de la República en momento tan difícil?

Juan Haltead Coe era natural de Springfield (EE.UU.A), hijo de hogar respetable. A los 18 años viajó al Pacífico Sur para ofrecer sus actividades al Almirante Cochrane, entonces al servicio de Chile, quien le destinó al bergantín *Protector*.

Desde el principio, Coe se distinguió por su sereno valor, actividad y sentido de responsabilidad, siendo citado varias veces por Cochrane en su correspondencia oficial y particular. Obtuvo la medalla del Callao y el Diploma de la Orden del Sol del Perú.

Pasando por Buenos Aires de retorno a su país, el gobierno argentino le ofreció empleo en una de sus naves que se alistaban para la campaña contra el Imperio del Brasil, siendo dado de alta el 4 de julio de 1826 con el grado de Teniente. Sirvió primero en la *25 de Mayo*, a las órdenes del temerario Tomás Espora quien, al caer mortalmente herido en el combate de Los Pozos (30/VII/826) es reemplazado por Coe. Su comportamiento en la acción es motivo de plácemes.

Al inutilizarse la nave arriba citada, es transferido a la goleta *Sarandí* de 7 cañones, cuando recién se incorpora como nave insignia de Brown. En ella realiza un crucero por las costas del Brasil.

Tras las naves del Almirante Lobo, Brown penetra en el río Uruguay enviando a Coe como parlamentario (28 de diciembre de 1826); se le retiene prisionero. Logra escapar y se reúne con sus compañeros en la víspera del combate de Juncal, de cuya victoria participa.

Retorna al comando de la *Sarandí* en 1827, encontrándose en la Batalla de Monte Santiago; asiste al herido comandante Francisco Drummond y le reemplaza a su muerte. En esta acción, la conducta de Coe es objeto de ponderaciones.

No es menos elogiosa la campaña de corso que realiza a lo largo de la costa patagónica y en las de Santa Catalina donde vuelve a caer prisionero, logrando fugar nuevamente.

Dado de baja por Rosas en 1835, emigra a Montevideo y cuando Brown toma el mando de la escuadra rosista, Coe no acompaña a su antiguo jefe y admite el nombramiento de las autoridades orientales para el comando de su flota.

Iza su insignia en la *Sarandí* de 18 piezas y acompañado de cinco naves más, libra combates contra el Almirante argentino el 24 de marzo y el 4 de agosto de 1841. Brown se retira y Coe queda dominando el Plata. En un nuevo encuentro del 9 de diciembre del mismo año, le es capturado el *Cagancha;* se suspende la campaña del Plata. Rivera pierde su fe en él y es sustituido.

Diez años más tarde, en el enfrentamiento de Rosas con Urquiza, sirve al caudillo federal, primero; luego al entrerriano. Su conducta se torna dudosa, se le acusa de molicie y embriaguez. Vence fácilmente a la escuadra de Buenos Aires puesta al mando del poco conocido Florencio Zurowski. En el primer encuentro, la

fuerza de Coe, 19 cañones, se impone a la enemiga de 40; de inmediato formaliza el bloqueo de la capital argentina; pero el 20 de junio de 1853 toda la escuadra de Coe se entrega a la de la provincia enemiga. El mismo día del suceso, Coe se embarca para su país, de donde regresa a Buenos Aires luego de larga ausencia. En esta ciudad fallece el 30 de octubre de 1964.

Casado con una hija del Brigadier General Juan Ramón Balcarce, tuvo con su mujer, Trinidad, numerosa descendencia. ([4])

Durante su actuación en la escuadra de Montevideo, Coe se muestra como jefe enérgico, activo. Asume con entereza sus responsabilidades. Su colaboración se muestra amplia y franca. No duda en señalar a sus superiores aquello que no considera razonable, oportuno o justo.

La ciudad de Montevideo ha honrado su memoria incorporando su nombre al nomenclator urbano, habiendo correspondido la iniciativa a la desaparecida Liga Marítima del Uruguay.

Tal el jefe; pero ¿y los barcos? ¿Y la organización?

Desde el principio de la contienda hay un hecho auspicioso: la buena disposición de autoridades y pueblo. Si Rivera dona tierras para financiar la creación y funcionamiento de una marina de guerra, particulares y alguna corporación se suman al Jefe de Estado. El sábado 6 de marzo de 1841, José L. Bustamante oficia al General Enrique Martínez que D. Dámaso Correa le ha ofrecido en nombre del comercio la donación de una suma para financiar una operación sobre Martín García con el objeto de facilitar la navegación del río Uruguay; el comerciante Nepomuceno Madero pone a disposición de Coe un cañoncito de a 4 y la cuota de enganche de un marinero, "ofreciendo también abonar la asignación del Pret del mismo durante la justa guerra que hoy sostiene la Rep^{ca}."

Se nombra una Comisión Marítima con la finalidad de arbitrar fondos con que costear el equipamiento de la Armada, compuesta por los calificados ciudadanos Manuel Basilio Bustamante, Francisco J. Muñoz, José de Béjar, Santiago Vázquez y Coronel Juan Gelly y Obes, la cual promueve distintos actos: suscripción popular entre la clase adinerada de Montevideo que en una primera recaudación aporta 32.500 patacones, encabezando la lista con contribuciones de 5.000, los miembros Vázquez y Béjar y los señores Francisco A. Vidal, José M. Estévez, Diego Espinosa y Pedro Pablo Sierra.

Con cinco sucesivas suscripciones se totalizan 93.616 patacones; el Gobierno entrega cuatro vales por un total de 15.000 patacones; se establece un impuesto a la extracción de cueros y carnes. En el mes de agosto, el tesorero de la Comisión Marítima había recibido 166.007 pesos, 280 centavos, según la relación que sigue:

"Nota de las cantidades que ha recibido el tesorero de la Comisión Marítima para compra de buques, armamentos y equipo de la Escuadra Nacional desde el 28 de Abril al 5 de Agosto último:

Por suscripciones de particulares según planillas Nº 1 y 2:	108.472.480
Por el Superior Gobierno según planilla Nº 3	15.100
Del derecho de extracción de cueros del mes de Julio ultimo	42.332.600
Por objetos vendidos por orden de la Comisión	95.000
	166.007.280

Mdeo, Agosto 16/1841
Bustamante, Muñoz, Vázquez, Gelly, Béjar

Una función teatral deja un beneficio de 1.370 pesos, 3 reales y 30 centésimos. Gobierno y gobernados, pues, se asocian en un superior esfuerzo destinado a crear una escuadra en cuya actuación ponen segura esperanza de defensa y salvación de la República.

En cuanto a buques, se contaba desde octubre de 1840 con las goletas *General Aguiar* y *Constitución,* de la escuadrilla de Fourmantin, el cual permanecía en Paysandú con la *General Rivera.* A las dos naves citadas en primer término, debe sumarse el bergantín *Pereira* que había sido cedido a las fuerzas francesas y que tras la Convención Mackau volvía a las orientales.

A principios de 1841 se compra la goleta *Carmen* a la que hay que poner en condiciones; el 21 de enero Coe expone al General Martínez haber visto 4 cañons de a 9 y 1 de a 6 en óptimo estado y haberlos comprometido en compra para armar la *Carmen* y completar el armamento de la *Constitución.*

El 12 de febrero se apresura a informar: "Acaba de llegar una goleta N. Americana de guerra y en estado de servicio consignada á los Sres. Simerman, Fravier y Cía. de esta plaza, la que he examinado y considero uno de los mejores buques que han llegado al Río de la Plata; VE. no debe permitir la salida de dho. buque que quizas fuera á poder del enemigo. El precio que fijan es de 12.000 patacones y me parece muy modico. VE. sabe la urgencia que hay de ser aumentada la Esquadra". Y cinco días más tarde, fondeado en Balizas Exteriores de Buenos Aires, insiste ante el Ministro Enrique Martínez: "Ruego a Vd. muy encarecidamente no pierda momento de activar la compra de los buques de que hemos hablado, disponiendo la mayor actividad en los aprestos". (5)

Sin embargo, un mes más tarde nada se ha hecho, observando Coe que "los dueños de la goleta americana solo esperan por el día de hoy [26 Feb.] la resolución del Gobierno".

Desgraciadamente, la escuadra en formación sufre una sensible pérdida en lo efectivo y en lo moral: la deserción de la *General Aguiar.* De ello informa el parte de Coe al Ministro del ramo: "Por nota del Comandante de la goleta *Gral. Aguiar* datada en la tarde del día 7 del que rige (Feb. 1841) y en el puerto de la Colonia, ha sido impuesto el infrascripto del desagradable suceso de la sublevación y traición del Guardiamarina Torrens y tripulación

de aquel buque en la misma tarde del 7 y en que soltando la cadena del buque dieron la vela para Bs.Ayres á pasarse al enemigo. Inmediatamente daré la vela con el objeto de alcanzar y escarmentar a los traidores. Como he manifestado á Vd. encargue al Com[te] de la *"Gral. Aguiar"* D. Enrique Sinclair cruzase hasta Colonia y protegiese las operaciones de los buques de la Escuadara en aquel Puerto en la observación y otras operaciones preparatorias á que fueron destinados, ordenandole con repeticion en las Instrucciones, no abandonase jamas el buque de su mando durante la expedicion; y que por cualquier motivo urgente enviase á tierra un oficial subalterno. Pero el Cte. Sinclair por una conducta tan extraña como delincuente, se hallaba en tierra con su Segundo, el Tte. Massini al tiempo de la sublevación y fuga de la Aguiar y tiene hoy la audacia de escribirlo así..." ([6])

El 4 de marzo arriba a Montevideo el *Prontidao,* adquirido en el Brasil.

Coe envía de inmediato a bordo un oficial quien informa que el buque "no trahe la artilleria encargada á Rio Janeiro, á causa de no haberle sido entregada en treinta dias q[e] espero por ella. Coe pide que se tomen las medidas del caso.

Claro está que el número de unidades no establece el valor efectivo de la escuadra; siendo todos los buqus con casco de madera, algunos con varios años de uso, su estado exigía reparaciones urgentes. Y no siempre se contaba con los medios necesarios para realizarlas. "Yo no se como pedir carpinteros y calafates al Coronel Neyra —escribe Coe al Ministro Martínez— y los travajos mas necesarios estan paralizados; tenga lo bondad de dictar alguna medida eficaz sobre el particular p[a] salvar la urgencia del momento y prevenir una falta tan grave para lo futuro", (28/III/841).

La carencia de armas y tripulación no son menores. Coe, que según se ha leído había localizado algunas piezas de artillería, informa que le ha sido dable examinar otras: 4 de calibre 9 y 1 de a 6, las que se hallan en óptimo estado; montadas en buenas cureñas y con los aparejos correspondientes. Precio: 500 patacones al contado lo que se estima muy conveniente.

El 12 de febrero comunica al Ministro que no ha podido encontrar balas para el bergantín goleta Montevideo. "He apurado al Comisario de Marina y él se disculpa con el Comandante de Artillería y con el Ministro de Hacienda por falta de pago al fundidor".

Para solucionar el problema de las tripulaciones se apela a todo recurso; todo sirve... basta que use pantalones: soldados de línea, extranjeros sin cónsul habilitado en el país.

En esta preocupación no queda a la zaga ni el mismo Presidente de la República. Desde Durazno oficia a su Ministro de Guerra y Marina el 18 de marzo: "Por las notas del E.M. vera V. que seremiten ála Escuadra 16 individuos del pais entre estos va un sargento Mig[l] Oviedo de los muchos que estubieron con nosotros en el Brasil, á cometido su desercion; es de una familia que yo favo-

resco en el Departam^{to} del Sandú...[a] los demas les é ofrecido favorecerlos siempre que se porten bin y sirvan un año en la Escuadra. Recomiendoselo á Coe, pues creo que los mas de ellos se handeportarvien; así lo han ofrecido; ya se han mandado más de 30 hombres del pais p^{a} la escuadra, yo me prometo mandar hasta 200, no podran hir sino en remesas de 15 á 20, pero hiran y Coe tendrá muy pronto marinos del pais, q^{e} instruidos, no han de carecer de valor y esfuerzos p^{a} todo.

"Abrá que tener paciencia con ellos hasta enseñarlos, pero después no abrá q^{e} desear de sus servicios". (7)

El 24 de mayo en nueva comunicacion al mismo destinatario: "El Com$_{te}$ de mi escolta D. Juan Cruz Altamirano va con mis hordones para canparse en el Colorado con una partida y esperar alli mis hordenes.

"Con migo o despues marchara el Cor^{l} Silva con el 1º y allí aré reunir 30 hombres p^{r} si fuesen precisos en los momentos q^{e} las Escuadras se vatan sovre el punto principal de la Rep^{ca}".

Coe al Jefe de Policía, el 10 Feb. 1841: "Para la aprhension de unos cuantos marineros q_e faltan al servicio, y de q_e está encargado d_n Ricardo Wilson, se hace necesario q_e Vd. se sirva auxiliarlo con dos soldados á caballo, pues se hallan á alguna distancia los dichos marineros, y espero quiera Vd. prestar este nuevo servicio á a empresa demi cargo..."

Como lleva más de un mes alistando la escuadra sin poder completar las tripulaciones, aconseja al Ministro Martínez continuar el enganche y nombramientos por unos días más. Y éste oficia al de Gobierno el 22 de mayo: "Se acompaña adjunta á VE. copia de una relacion de los individuos que se hallan en la carcel á disposicion del Juzgado del Crimen, con el fin de q_e se sirva VE. ordenar q_e ellos sean destinados al servicio de la Escuadra Nacional. Dios g_{ue} á VS. m_s a_s".

Eran, apenas, un cabo y cuatro soldados. Tiempos difíciles y costumbres en boga. Todavía a principios del siglo actual era frecuente destinar jovencitos extraviados, o simplemente de mala conducta familiar, "a las cañoneras", como un medio de corrección.

Aún con las dificultades y limitaciones expuestas, al comenzar el año 1841, la armada nacional contaba con los siguientes efectivos para enfrentar a la de Brown:

Corbeta Sarandí (ex Convenio de Vergara) 10 piezas M. S. Shannon * (Insignia)

Bergantín Pereira, 4 piezas, Beazley.
Goleta Palmar, 3 piezas, Mason *
Bergantín Goleta Montevideano, 6 piezas, Dupuy. *
Lugra Constitución,
Bergantín Goleta Yucutujá,

* Anexo I, documentos 22, 14 y 6, resp.

Con fecha 30 de enero de 1841, Coe propone que para "la seguridad y protección de las operaciones qe debe emprender la Escuadra Nacional", se coloque una batería en Colonia con 4 a 6 piezas de buen calibre y otra con dos en Martín Chico. Ambos puntos deben servir de centro "á las Combinaciones mas urgentes... y por ello reclamo imperiosamente la enunciada fortificación".

2. – Escaramuzas.

El 22 de enero (1841) el gobierno de Rosas, tomando como base la declaración de guerra de Rivera, dispone el cierre de los ríos Paraná y Uruguay:

> Artículo 1º — Quedan cerrados los ríos Uruguay y Paraná hasta nueva orden, á la navegacion de todo buque que no sea patentado por el Gobierno de la Confederacion Argentina bajo el Pabellon Nacional.
>
> Art. 2º — Los buques procedentes de cualquiera de los puertos de la Republica Oriental que pasados quince días, desde el de la publicacion del presente decreto fuesen encontrados en las aguas de dichos ríos, ellos y sus cargamentos seran declarados buenas presas.

Seguían otros artículos completando la medida. Y el 11 de febrero el gobierno oriental respondía a ella con una disposición similar:

> Artículo 1º — Diez días después de la publicación del presente decreto, todo buque que se encuentre navegando con Pabellon Argentino y despachos del Gobernador de Buenos Aires, en los ríos Uruguay, Paraná y de la Plata, buque y carga seran declarados buena presa.
>
> Art. 4º — Todos los ciudadanos y subditos del Estado Oriental del Uruguay quedan autorizados para armar en corso, perseguir y capturar los buques argentinos..." ([8])

Con el objeto de hacer una demostración de fuerza y de la decisión combativa de la escuadra, se decide llevar una excursión al mismo puerto de Buenos Aires. Al respecto dice Coe que en la noche del 30 de enero despachó dos botes con 21 hombres con el objeto de abordar y apresar o incendiar el bergantín de guerra *Vigilante*, dando instrucciones detalladas para contemplar todas las eventualidades y fijando el derrotero a seguirse. Una marea fuerte y vientos contrarios obligó a la expedición el día 2 a refugiarse en la isla San Gabriel, dejando el bote menor en Colonia, a bordo de la *General Aguiar*, surta en ese puerto y a las órdenes de Enrique Sinclair. La segunda embarcación siguió viaje luego arribando a media noche al área denominada "balizas interiores".

Sin ser sentidos, los expedicionarios recorrieron toda la zona sin encontrar ningún barco de guerra enemigo. A las 4 horas 30 del día 3, se puso proa a Balizas Exteriores, aproando a la goleta mercante *Carmen Ligera* que se hallaba lista a zarpar con buen cargamento. Por su patrón se informaron que el *Vigilante* se hallaba en el Riachuelo. El Sargento Mayor Juan Massini, comandante de la expedición, solicitó los documentos del mercante y comprobado que había sido embanderado en Buenos Aires y despachado para el puerto de Victoria (Entre Ríos) lo apresó y condujo a Montevideo. "Ha sido capturada hoy como propiedad enemiga, con mercadería enemiga y con destino a puertos enemigos —argumentó Coe. Corresponde, pues, sea tenida y declarada "Buena Preza" la goleta *Carmen* y su cargamento y adjudicado el total de su venta a sus aprehensores y ruego á VE. activar este asunto por la importante influencia que debe ejercer en los animos para el futuro, imponiendo á los enemigos para el futuro y animando a nuestros marineros y soldados por justas compensaciones". (9)

No obstante estas sensatas argumentaciones, resolvió el gobierno con fecha 15 de febrero, no hacer lugar a la declaración de buena presa; "...pero reconociendo la lealtad de los individuos de la Escuadra que abordaron dicha Goleta y recorrieron las balizas, ha venido en destinar dos mil pesos para gratificar á aquella tripulacion, la que dispondrá VS, sea distribuida en forma que considere arreglado..."

Como Brown continúa en su fondeadero y la escuadra oriental busca un encuentro, al mes siguiente de esta incursión se dedica a cruzar el Plata a la altura de Colonia. Es en tal oportunidad que se produce la deserción de la *General Aguiar*. Coe se propone incursionar en el mismo puerto de Buenos Aires para recuperar la nave y, en efecto, en la noche del 15 de Feb. despachó cuatro lanchones armados vigilando él la entrada del puerto. Pero antes que aquellos pudieran llegar a su destino, se arboló una fuerte marejada, los expedicionarios fueron sentidos haciéndoseles fuego de cañón desde una goleta y desde el Fuerte, debiendo retirarse "por no poder luchar al mismo tiempo con el enemigo alarmado y la marejada".

El 16 encuentra a la altura del banco de Las Palmas al bergantín - goleta argentino *San Martín* que regresa del Paraná, escoltando a la *Unión*, presa oriental. El *Pereira* la recupera, logrando el bergantín goleta ponerse al reparo de las baterías de la isla Martín García.

Por tres días más la flota oriental cruza la boca de Buenos Aires sin que se haga presente el enemigo, apresando algunas embarcaciones e intimando a los mercantes a no hacerse a la vela. Con propiedad puede escribir Coe a su Ministro el 20 de febrero: "Hasta aquí hemos roto, deshecho el bloqueo de papel promulgado por Rosas, burlando su altanería; y también hemos conseguido

preparar la tropa y tripulaciones para una navegacion mas larga, en que seran precisos hombres fuertes y diestros, capaces de convatir y de arrostrar, con serenidad las fatigas y peligros".

3. – El primer encuentro (24 - 25 mayo 1841).

Brown se ha alistado para la lucha; en la noche del 11 de marzo aparece con tres buques a la vista de Montevideo. La proximidad del combate da ocasión a un hecho que dignifica a su autor: Sinclair, el ex - Comandante de la *Aguiar* se dirige a la superioridad: "Cometí una falta —dice— por ella mi lealtad ha sido puesta en duda; se me presenta la ocasion de desvanecerla. El enemigo se halla al frente, permitame VE. embarcarme en la E. Nac^{l} y asistir al combate si sobreviene; volveré a ser juzgado pero mi buen nombre quedará ileso. Es gracia que espero de VE.".

Durante más de un mes la escuadra de Coe está impedida de responder al reto de Brown. Lo de siempre: falta de elementos. Su jefe lo señala en tono de amargura y reproche al Ministro: "Desde anoche han aparecido a la vista del puerto tres buques de la Escuadra enemiga, y los nacionales del mando del infrascripto no se hallan en condiciones de dar a la vela, a pesar de sus frecuentes representaciones, porque carecen de las tripulaciones indispensables para un dia de combate, de muchos de los utiles de guerra y armamentos comprendidos en los presupuestos pendientes y a causa de la desnudez en que se hallan los marineros de servicio, despues de 5 meses que no perciben sueldos. El infrascripto está siempre dispuesto a todo genero de esfuerzos y sacrificarse en sosten de la causa y del honor de la Rep^{ca}; pero también son indispensables las mas prontas y eficaces providencias del Exmo. Gob^{no} para el lleno de los objetos indicados, pues sin ellas nada podra hacer el infrascripto..."

¡Tanto tiempo preparando la escuadra para no tenerla en condiciones de lucha en el momento oportuno! En cambio, el Ministro de Guerra y Marina oficia al de Gobierno, don Francisco Vidal: "Estando la Escuadra Nacional próxima á abrir sus operaciones, en las que, como el Sr. Ministro no desconoce, es probable un combate, se hace preciso tener un local q^{e} sirva p^{a} admitir los heridos q^{e} remita el Gefe de aquella fuerza. En este concepto el Ministro q^{e} suscribe se dirige á VE. recomendandole se sirva dar sus ordenes, p^{a} que á la mayor brevedad posible se prepare una sala en el Hospital de Caridad provista de camas y todos los demas auxilios anexos á curacion de heridos..."

Diez días más tarde se produce el primer encuentro de las dos flotas. Brown se presenta con el bergantín *Belgrano* de reciente adquisición; el *Echagüe* y los bergantines - goleta *Vigilante* y *San Martín*. Total: 50 piezas de artillería.

La escuadra uruguaya, señalada en página anterior, sólo cuenta con 23. ¿Cuál es su estado? Lo precisa Coe en nota que escri-

preparar la tropa y tripulaciones para una navegacion mas larga, en que seran precisos hombres fuertes y diestros, capaces de convatir y de arrostrar, con serenidad las fatigas y peligros".

3. – El primer encuentro (24 - 25 mayo 1841).

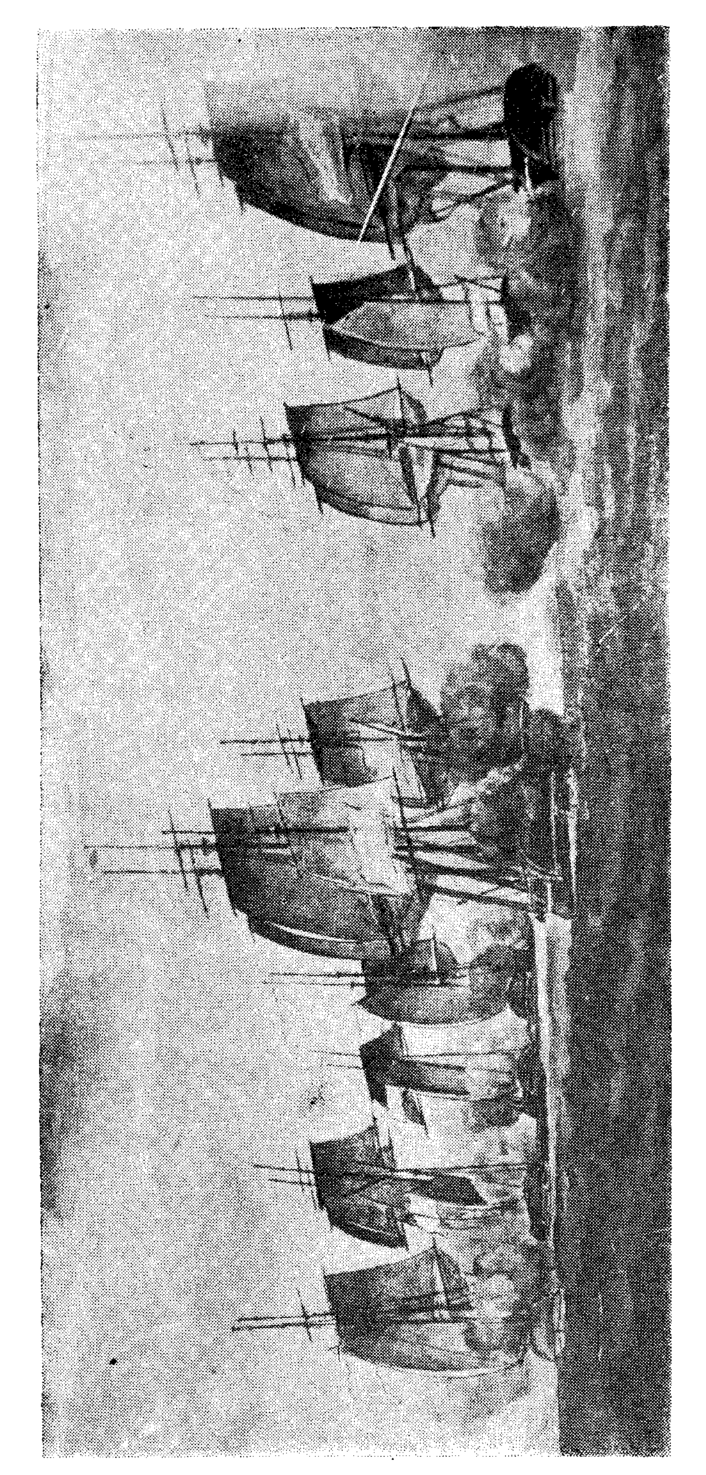
Brown se ha alistado para la lucha; en la noche del 11 de marzo aparece con tres buques a la vista de Montevideo. La proximidad del combate da ocasión a un hecho que dignifica a su autor: Sinclair, el ex - Comandante de la *Aguiar* se dirige a la superioridad: "Cometí una falta —dice— por ella mi lealtad ha sido puesta en duda; se me presenta la ocasion de desvanecerla. El enemigo se halla al frente, permitame VE. embarcarme en la E. Nac[l] y asistir al combate si sobreviene; volveré a ser juzgado pero mi buen nombre quedará ileso. Es gracia que espero de VE.".

Durante más de un mes la escuadra de Coe está impedida de responder al reto de Brown. Lo de siempre: falta de elementos. Su jefe lo señala en tono de amargura y reproche al Ministro: "Desde anoche han aparecido a la vista del puerto tres buques de la Escuadra enemiga, y los nacionales del mando del infrascripto no se hallan en condiciones de dar a la vela, a pesar de sus frecuentes representaciones, porque carecen de las tripulaciones indispensables para un dia de combate, de muchos de los utiles de guerra y armamentos comprendidos en los presupuestos pendientes y a causa de la desnudez en que se hallan los marineros de servicio, despues de 5 meses que no perciben sueldos. El infrascripto está siempre dispuesto a todo genero de esfuerzos y sacrificarse en sosten de la causa y del honor de la Rep[ca]; pero también son indispensables las mas prontas y eficaces providencias del Exmo. Gob[no] para el lleno de los objetos indicados, pues sin ellas nada podra hacer el infrascripto..."

¡Tanto tiempo preparando la escuadra para no tenerla en condiciones de lucha en el momento oportuno! En cambio, el Ministro de Guerra y Marina oficia al de Gobierno, don Francisco Vidal: "Estando la Escuadra Nacional próxima á abrir sus operaciones, en las que, como el Sr. Ministro no desconoce, es probable un combate, se hace preciso tener un local q[e] sirva p[a] admitir los heridos q[e] remita el Gefe de aquella fuerza. En este concepto el Ministro q[e] suscribe se dirige á VE. recomendandole se sirva dar sus ordenes, p[a] que á la mayor brevedad posible se prepare una sala en el Hospital de Caridad provista de camas y todos los demas auxilios anexos á curacion de heridos..."

Diez días más tarde se produce el primer encuentro de las dos flotas. Brown se presenta con el bergantín *Belgrano* de reciente adquisición; el *Echagüe* y los bergantines - goleta *Vigilante* y *San Martín*. Total: 50 piezas de artillería.

La escuadra uruguaya, señalada en página anterior, sólo cuenta con 23. ¿Cuál es su estado? Lo precisa Coe en nota que escri-



Combate de 24 de mayo de 1841 apuntes de Besner e Yrigoyen)

be a bordo de la *Sarandí* dos días antes del combate y que es preciso conocer para evaluar el resultado de este primer encuentro: "Sorprendido Exmo Sor —escribe— por el tenor de la nota de ayer en que VE. se sirve transcribirme una expresion de la Comision especial encargada del armamento de los buques mayores de la E. Nac[l]; solo he podido atribuir unos y otros conceptos á la estricta é indispensable reserva que con relacion al verdadero estado del armamento de los buques mayores y respecto de mis combinaciones y plan de futuro. No es cierto Exmo Sor que la corbeta *Sarandí* y Barca *25 de Mayo* esten prontas aunque por fortuna les falta ya muy poco en los aprestos. Empezaban á arreglarse y completarse las tripulaciones principales y VE. sabe bien cuantos hombres he vuelto á tierra desde 3 días por órden superior: hombres de absoluta necesidad en la Escuadra, si no es destinada á causar bulla con sus cañones desde lejos.

"Necesito aumentar el numero de marineros y ejercitar algun tanto á los existentes, entre los cuales es limitado el numero de hombres de guerra. La *25 de Mayo* aun no se han rematado las obras de carpinteria y no existen la mayor parte de los armamentos, municiones y víveres necesarios... Es pues equivocado e injusto el requerimiento que se me hace fundado tan solo en las apariencias... Después de tanto tiempo en que la magnitud de mis compromisos ha molestado la atención del Exmo Gob[o] reclamándole la celeridad de las operaciones de armamento naval y anunciándole la funesta situación de que empezabamos á salir: Me es muy sensible Exmo Sor ver hoy que sin ninguna razon bastante y á causa de un informe muy erroneo se me considere estacionado voluntariamente en el Puerto, sufriendo la humillación del Pabellon que defiendo y en que bien á mi pesar me hallo envuelto. *Saldré del Puerto en el momento oportuno y hare cuanto me demanda el honor de la Repca*".

Ya se ha visto que, efectivamente, Coe se afanaba, y con resultado mediocre, en obtener la eficiente preparación de la escuadra. Insistiendo en el tema, porque justifica su conducta, veamos lo que dice al Ministro de Guerra y Marina el 12 de abril, un mes antes de la presentación del enemigo que lo provoca a la lucha: "El com[te] del bergantin goleta *Yucutuja* acaba de exponer al infrascripto que: habiendo presentado en la Comisaria de Marina hasta treinta individuos resueltos á servir en la tripulación del buque de su mando han sido despedidos por el Comisario con la expresion de que no podia engancharlos por falta de fondos..." ([10])

Corresponde mencionar otra comunicación, de Rivera a Enrique Martínez, escrita cinco días antes del primer encuentro: "Acabo de recivir su estimada del 17 del Corr[te] por la que me instruye dela nueva aparicion de la Escuadra de Braun en ese Puerto; y de la escacez de marineros en que se encuentran para completar las tripulaciones de los buques de nuestra Escuadra. En consecuencia de esto hago marchar hoy mismo a esa Cap[l] algunos

oficiales de Marina que existian en el E. M. y alg^{s} individuos destinados á aq^{l} objeto".

Quienquiera que haya comandado un buque sabe que las tripulaciones eficientes no se improvisan; es difícil que un oficial, por capacitado que sea, domine su cargo en un nuevo destino pocos días antes de una acción.

En estas condiciones precarias, pues, en cuanto a buques y tripulaciones, es que Coe va a enfrentar a Brown el 24 de mayo de 1841.

Pero es que también se hallaban las naves desprovistas de municiones. El 24 de febrero Coe escribía al Ministro Martínez: "A mi salida elevé al Ministerio una relacion de los artículos de armamentos más urgentes para la barca "18 de Julio" y hoy veo que nada se ha podido adelantar... dignese Vd. librar las ordenes conducentes a ese objeto..."

Y sin embargo se esperaba tanto de la escuadra! Rivera decía a su Ministro de Guerra y Marina desde Durazno, el 5 de abril: "Nada digo á Vd. de las operaciones de nuestra Escuadra, ella esta confiada á la Prudencia y pericia de Coe... cierto que el no emprendera ningun convate cin q^{e} tenga las provavilidades de un vuen suceso. Nuestra escuadra á mi ver hara un mando ci ce conserva y procura aprovecharse de alguna locura delas q^{e} es capas emprenda Braun. Yo no se palabra como se sucede esa guerra, pero la rrazon me hace ver que no ay q^{e} precipitarnos... conservemonos... ya avra tiempo p^{a} rompernos las narices cies q^{e} no hay otro remedio yntentanto a ganar lo pocible a sernos fuertes..."

Posición de prudencia que no condice plenamente con otras ideas acerca de la misión que espera a la escuadra y de las esperanzas que cifra en el éxito de su actuación, expuestas en dos comunicaciones al Ministro precitado, fechas 18 y 19 de mayo, vísperas del primer encuentro. Dice en la primera: "Mucho me complace la actividad con [que] se trabaja en el apresto de nuestra escuadra. En ella esta cifrado un gran porvenir para la Repca ; por esto es q^{e} importa q^{e} las operaciones navales q^{e} van á emprenderse proximam^{te} sean dirigidas con tino y decision para q^{e} nuestros Rios y nuestros Com^{o} vuelvan al movimiento de vida y prosperidad q^{e} tanto necesitamos". Y expresa en la segunda: "Si Coe diese á Braun una sova yo no iria á Montev. y entonces venia Vd." [11]

"Saldre de este Puerto en el momento oportuno y haré cuanto me demanda el honor de la Rep.ca", oficiaba Coe a su Ministro. Y, efectivamente, no obstante las precarias condiciones de su flota, inferior a la de su antagonista, zarpa de Montevideo a las 6 de la mañana del 24 de mayo. El mal andar del *Montevideano*, y del lugre *Constitución*, pronto los separa del resto. También Brown ha visto mermada su fuerza, pero a poco se le incorpora el *Vigilante* al *Belgrano* y al *Echagüe*.

Al SO de Punta Carretas comienza el fuego que se prolonga hasta el anochecer, interrumpido sólo por las maniobras de Brown

que busca colocarse entre su enemigo y el puerto y las de Coe que procura concentrar sus fuerzas, aproximándose a las tres unidades "ronceras".

A la caída de la noche, sin haber una definición, la escuadra nacional vuelve al puerto menos el bergantín - goleta *Montevideano* (Dupuy) que debe fondear afuera, amaneciendo en medio de la escuadra enemiga. Leva anclas y se pone en marcha encontrándose en la desembocadura del Santa Lucía con el *San Martín* que Brown había despachado la víspera, conjuntamente con el *Vigilante,* a fin de interceptar la *Luisa* y una cañonera que según sus informaciones debían llegar del río Uruguay.

El barco de Fisher abre un vivo fuego; tres proyectiles de a 24 dan en el blanco, pero el experto Dupuy vira de bordo poniendo proa al ENE y, conocedor de la costa, arriba a la playa de La Basura, a la vista de la ciudad, anclando y echando una espía a tierra para presentar la amura al enemigo. Se le envía una compañía de guardias nacionales para invalidar un abordaje.

La escuadra de Brown, con el engalanado izado, rodea al *Montevideano;* 40 cañones contra 6 que disparan todo el día. A la noche, con la amenaza de un pampero el Almirante se retira fondeando a 12 millas de la costa. Cuando regresa al día siguiente, "el pájaro había volado", según expresión de Dupuy que aprovechando el alejamiento de Brown, en arriesgada y hábil maniobra, consigue entrar al puerto de Montevideo.

El saldo material de este primer encuentro es el siguiente: 18 bajas en la escuadra oriental, entre ellas la muy sensible del comandante de la *Sarandí,* Malcolm Shannon y el Tte. Andrés Lemoine; 5 muertos y 13 heridos en la de Buenos Aires.

Los barcos salen bastante maltrechos; en rada exterior pasa Brown durante un mes reparando averías; en la *Sarandí* de Coe, una "maldita vala del infernal Diablo Cojuelo se le ocurrio dar en el cruzero de union del palo mayor y la verga" informa aquel. "Ayer hize cuanto me fue posible pr castigar la infame audacia de los sostenedores del malvado Rosas —agrega— sinó lo he conseguido no há dependido de mi ciertamente; pues las valas y metralla me han sacado la gorra y roto los pantalones; matando é hiriendo algunos hombres á milado; entre éllos mi amigo y digno Comandante de la Corveta, Mr. Shannon". ([12])

En el orden moral, el encuentro tiene un efecto estimulante. El pueblo montevideano "ha visto su escuadra luchar con la de Brown cuyos antecedentes son de triunfos y gloria; ha sido testigo de la defensa temeraria y feliz del *Montevideano,* sin que una sola presa cayese en poder del enemigo ni este lograra el menor triunfo parcial. Resistir a Brown acostumbrado a las victorias en el Plata y obligarle a regresar a su base para reparar su escuadra, ya es mérito para la flota nacional recién formada.

El entusiasmo y la fe crecen en el Gobierno que se apresta a vigorizarla y en el pueblo que festeja un triunfo y organiza funciones teatrales en su honor...

La prensa publica detalles de la lucha que encienden los ánimos: "Rasgo heroico. El Sub Teniente del Cuerpo Nº 2 de infanteria de linea D. Fructuoso Rivera, joven de 16 años que mandaba la tropa del *Montevideano,* se hallaba en tierra cuando comenzó el combate con los buques enemigos. No bien oyó los primeros cañonazos, poseído de un heroico entusiasmo corrió espontáneamente al muelle a buscar quien lo embarcase. Ningún bote se atrevia a hacerlo, pero él pudo decidir a uno dándole media onza de oro de su bolsillo y logró ir a bordo del *Montevideano* donde se distinguió de un modo notable".

"Cuando fondeó en nuestro puerto la *25 de Mayo,* la capitana, corbeta *Sarandí,* 8 marineros que habian tomado de leva, e iban a ser puestos en libertad, gritaron: "no, ahora no queremos salir de la escuadra; venga el enganche; viva el Coronel Coe". ([13])

Un suceso lamentable había de empañar tanto regocijo. En la misma noche del 25 defecciona la *Palmar.* Se atribuye el suceso al soborno. Los tránsfugas logran aprehender y maniatar a su comandante. Informa "El Nacional" montevideano en su edición del 5 de junio: "El muchacho inglés que pagado por los conspiradores de esta capital se embarcó el día antes del motín de la *Palmar* para hacerlo, y lo verificó y encabezó, murió a las pocas horas de perpetuar su crimen de un bayonetazo y fue arrojado al agua. Los otros traidores que entregaron la goleta no han recibido de Rosas sino $ 50 papel c/u (¡12 pesos fuertes!) y han sido echados de a bordo; porque D. Guillermo Brown ha declarado muy cuerdamente que no quiere tener en las embarcaciones de su mando tan villanos".

El Comandante Mason fue dejado en libertad y la *Palmar* se incorporó a la escuadra argentina con el nombre de *9 de Julio.*

4. – Tentativa de sobornar a Brown.

Estas maniobras de soborno eran explicables en una época de fuerzas mercenarias, con jerarcas extranjeros en puestos claves. Las escuadras, avanzadas de la soberanía nacional, fueron mandadas durante las luchas por la independencia nacional y aún años después, por ciudadanos extranjeros contratados, que casi nunca se vincularon espiritualmente al país anfitrión.

Brown gozaba de indudables prestigios en el Plata; tenía vinculaciones materiales y espirituales en el Uruguay y motivos de resentimientos con Rosas.

La versión de una posible deserción era conocida en el ambiente oficial, pero fue puesta en duda considerándose por muchos de sus autorizados contemporáneos como invención echada a circular por el encono político o con fines divisionistas.

El general Antonio Díaz, influyente protagonista de la época, dice en su conocida obra que "conociendo el carácter del general Brown, esta patraña no podía tener otro objeto que un tiro

directo á la suceptibilidad y desconfianza del General Rosas, y ál genio atrabiliario del General Brown para que por lo menos dejase el mando de la escuadra". ([14])

En cambio, el General José María Paz que tan activa e íntimamente actuó en la defensa de Montevideo durante el sitio establecido por Oribe, afirma la existencia del hecho cuya iniciativa atribuye al mismo Brown.

"Otro incidente de diverso género —anota— tuvo lugar en esta época fecunda, que pudo haber influido poderosamente en el éxito favorable de la guerra, y que se inutilizó completamente por nuestras desgraciadas divergencias. Hablo de la negociación que el Almirante Brown, que mandaba la escuadra de Rosas, entabló con el gobierno de Montevideo. Según ella, el Almirante y la escuadra debian dejar el servicio del dictador, sin dejar el pabellón argentino, mediante la suma de doscientos mil pesos fuertes que se le darían para gratificar las tripulaciones. Esta negociación cuyos detalles no son bien conocidos, ha sido el objeto de mis más prolijas indagaciones y de todo he deducido, que fue iniciada de buena fe por el General Brown con el decidido fin de separarse de Rosas y pasar al partido de sus adversarios políticos, sin abjurar por eso de su nacionalidad, ni dejar de ser argentino". ([15])

En lo que los diversos comentaristas que admiten la existendel hecho están de acuerdo, es en la fecha del suceso: abril de 1841, cuando Brown se presenta por primera vez frente a Montevideo. Dice Angel Justiniano Carranza: "Fue entonces que, impotente el adversario para domar su bravura, tentó por primera vez poner á prueba su lealtad". ([16])

¿Pueden los antecedentes expuestos explicar la extraña actitud de Brown comentada por el historiador naval argentino T. Caillet Bois en su obra varias veces citada? Refiriéndose al primer encuentro de las dos escuadras, el 24/V/841, expresa: "En la última bordada Brown llegó a tiro de fusil del fuerte San José, desde donde pudo reconocérsele distintamente su persona con catalejo. Pero ni Brown tiró contra las baterías ni éstas contra el Almirante..."

Documentación conocida desde hace pocos años parecería indicar que las tentativas para obtener la defección de Brown no llegaron a cuajar o no encontraron disposición favorable en el anciano y pundonoroso Almirante. La última documentación sobre el tema ha sido aportada por el autor y publicada por el diario "La Prensa" de Buenos Aires". ([17])

Según ella, se atribuye la iniciativa al ex - Director porteño, Ignacio Alvarez Thomas, radicado en Colonia, expatriado por su condición de unitario, viviendo en malas condiciones económicas y conspirando contra Rosas.

El 13 Feb. 1841 escribe reservadamente al Gral. Enrique Martínez, proponiéndole iniciar el asunto sobre la base de serle otorgada a Brown una generosa compensación por la pérdida de sus intereses.

El Ministro contesta en dos cartas concretando en la segunda, fecha 14 de marzo, las condiciones fijadas por el gobierno oriental, las que honran a sus titulares y trasuntan delicadeza hacia el Almirante. Se autoriza a Alvarez Thomas a iniciar de inmediato los trámites, partiendo de la presunción de que Brown no esté conforme con la conducta de Rosas, por lo que su compromiso debe atribuirse a su situación. En consecuencia, se estima que el medio más seguro para llegar al fin propuesto sin herir la susceptibilidad del Almirante, es que éste se pronuncie declarando que "no siéndole posible por mas tiempo estar sometido á un tirano, juzgaba que su honor le exige unir sus esfuerzos a los Argentinos que pelean por destruir á aquel y continuar por si la guerra considerándose aliado de la Rep^{ca} Oriental".

Hecha la declaración, el gobierno de ésta se halla dispuesto a indemnizarle en metálico en cuanto fije el almirante.

"El Gov^{no} a considerado q^{e} lo q^{e} antes se dice a V. es lo q^{e} cre mas acsequible consultando la dignidad del S. Brown; pero si encaso se quiere por aquel señor alguna otra cosa facil seré decirlo...".

En su contestación, Alvarez Thomas sugirió otras condiciones más: el compromiso del gobierno oriental de que todos los buques serían conservados como de propiedad argentina y sostenidos en pie de guerra; que a Brown, sus jefes y oficiales se les daría una compensación, manteniéndoles en sus jerarquías.

La iniciativa no prosperó como tampoco las nuevas tratativas emprendidas al año siguiente. Honor a la memoria del Almirante Brown.

5. – Nuevos preparativos

El gobierno hizo saber a Coe que adquiriría una nave para reponer la fugada *Palmar,* promesa que aquel agradeció agregando comentarios que ilustran sobre la situación de la escuadra.

Expresaba que la *Palmar* valía poco para un combate, no mereciendo ser sustituida salvo por el efecto moral y la opinión popular "poco exacta algunas veces pero siempre importante y respetable". Sería conveniente adquirir un buque fuerte y de buen velamen, capaz de montar de 6 a 8 piezas de buen calibre, permitiendo anular así cualquier ventaja que recibiese la escuadra argentina; desarmar los goletas *Constitución, Montevideano* y *Yucutujá,* los tres buques "ronceros", considerados inútiles por la característica de sus armamentos, además. Terminaba solicitando el envío de una persona idónea a Río de Janeiro para contratar "un numero regular de marineros en el menor tiempo posible..."

Como el empleo de prácticos era indispensable en aquel Plata sin balizamiento, pide por el empleo de éstos. "Los Prácticos se escusan siempre de servir al Estado, llamandose enfermos y p^{r}

cuantos medios les sugiere su codicioso egoismo: Yo no podre salir sin Practicos, es preciso obligarlos á que sirvan al Estado ó hacerles sufrir la pena de su maldad".

El 18 de junio, ante la escasez de oficiales, propone el nombramiento de Eduardo Chamlers "Sargento Mayor de la corbeta *Chacabuco* y compañero de armas cuando estuve en Chile".

Días antes había estallado un motín en la *25 de Mayo*, promovido por la tropa embarcada. Habiéndose descubierto a los cabecillas, Coe ordena su inmediato fusilamiento, desembarcando a los cómplices.

Felizmente, compensando tantos inconvenientes, el 23 de junio se incorpora Fourmantin con la *General Rivera* y tras accidentado viaje: hallándose a la altura del Banco de Santa Ana fue abordada por la escuadrilla de Matías Amores de Rosas; uno de sus buques montó su bauprés sobre la goleta oriental descargándole una pieza y lanzando varios hombres al abordaje, los que fueron rechazados a lanza.

El gobierno tuvo que proceder con tino a fin de lograr que el ex-comandante de la escuadrilla del río Uruguay admitiera subordinarse a Coe; hubo de intervenir directamente el Presidente Rivera para ello.

El 4 de junio también se incorpora el *Prontidao* con su artillería. Se le bautiza *Cagancha.* Se desarman los tres buques indicados por Coe; se compran las barcas *Ulises* (griega) y *Consolation* (francesa) que pasan a denominarse *25 de Mayo* y *Constitución,* respectivamente.

En tanto, en Buenos Aires, Brown emplea más de un mes en reparar las averías del combate de mayo.

6. – El segundo encuentro (3 de agosto)

El 30 de julio. hallándose Coe a la altura de Maldonado, avista a la escuadra enemiga; día de calma que inmoviliza a Coe el cual luego se pone en movimiento hacia el oeste. El 3 de agosto tiene lugar el segundo encuentro de la campaña del 41. Las escuadras forman así:

Uruguaya

Corbeta *Sarandí*	18	cañones
Barca *25 de Mayo*	22	"
Berg. *Cagancha*	12	"
Bergantín *Pereira*	12	"
Goleta *Rivera*	6	"
Total de piezas	70	"

Argentina

Bergantín *25 de Mayo*	24	cañones
Corbeta *Belgrano*	30	"
Bergant. *Echagüe*	11	"
Berg. gol. *Vigilante*	5	"
id id *San Martín*	5	"
Goleta *Libertad*	5	"
id *9 de Julio*	5	"
Total de piezas	85	"

El parte de Coe, escrito al día siguiente del combate, a bordo de la *Sarandí,* consigna que el 3, "á las 8 de la mañana se presento el enemigo á nuestra vista y a barlovento con 8 buques. El poco viento que soplaba nos hizo permanecer fondeados hasta las 9 que dimos la vela con el fin de ganar mejor posición a barlovento; mas siendo esto dificil hasta la 1 del dia, di principio al combate con desventajosa posicion, sosteniendo un cañoneo vivisimo hasta cerca del anochecer. A estas horas abandonó el enemigo el campo, virando en dirección a la Punta del Indio donde lo perseguimos; pero la densidad de la niebla fue aumentandose hasta ofuscar enteramente su presencia. Debo expresar también á VS. que á pesar de los esfuerzos de la Capitana contraria no fue muy destruida por los demás buques; todos los que sospecho habran sufrido bastantes estragos, principalmente uno de los menores que arrio la bandera y dirigio botes con gente á bordo de la capitana. Nuestra pérdida de las tripulaciones ha sido muy corta y lo mismo los buques; á excepcion de la *Rivera* que hubo de arribar al Puerto debido a una averia del casco. Recomiendo al Exmo. Gobno. el valor, subordinación y actividad de los jefes, oficiales y marineros y tropa de nuestra armada. Todos han satisfecho su deber como valientes defensores de una buena causa". ([18])

Historiadores navales argentinos reconocen que este segundo encuentro "resultó indeciso; el Almirante, una vez más, se vio mal sostenido por sus capitanes".

El *Belgrano,* insignia de Brown, recibió tres disparos a flor de agua; le fue averiado el trinquete y tuvo un rumbo a popa producido por un golpe de palanqueta de la *General Rivera* que le inundó el pañol de pólvora. El buque menor averiado que trasadó su tripulación al *Belgrano* fue el *Entrerriano.*

"Las sombras de la noche separaron nuevamente a los combatientes. Mientras el *Belgrano* mal herido traslada sus cañones a proa para evitar la invasión de agua, la *Rivera* entra a puerto trabajosamente y en las sombras choca con otro barco y se va a pique. Su casco quedaría por muchos años como escollo y recuerdo de la jornada".

Durante varios meses del año 1842 se trabajó para reflotarla, estando los trabajos a cargo del Tte. Cnel de Marina Manuel Guerrero.

Por cuatro meses la escuadra oriental mantiene el dominio del Plata.

7. – Acciones en el río Uruguay

Una escuadrilla rosista actuaba contemporáneamente en el río Uruguay al mando de Gerónimo Caliza. El 13 de marzo Urquiza le hace saber que su interés es que se sitúe al norte de Salto, por lo que Caliza comienza a operar entre este puerto y Belén. El daño que se causa al comercio oriental es de significación.

Al incorporarse Fourmantin a la escuadra del Plata, deja sus embarcaciones menores en el norte y serán ellas las que den cuenta de la fuerza rosista. De ello informa Bernardino Paes en parte a Rivera del 24 de octubre de 1841. Dice que en compañía de algunos de sus comandantes se dirigió a Belén y apresando algunas de las embarcaciones que allí se encontraban, fue a presentar combate a Caliza que lo recibió con vivo fuego de artillería y fusil; los abordó "y fueron hechos pedazos en el acto quedando en nuestro poder todo, incluso las presas que fueron devueltas a sus dueños; se han tomado 10 prisioneros y el resto hasta el número de 33 fueron muertos en la pelea". Por último, cabe consignar el buen suceso de la goleta *Larrobla* comandada por D. Juan Muiños, componente de una flotilla del Tte. 1º de Marina Jorge Cardassi que en las costas del río Uruguay destrozó una segunda concentración de Rosas.

8. – Nuevos aprestos.

En tanto, Coe se mantiene activo, diligente y enérgico. El 23 de agosto escribe al Ministro Enrique Martínez tener información de que el gobierno de Buenos Aires trata de adquirir el bergantín sueco *Oscar*, buque escuela. Aconseja gestionar su compra, encontrándose las autoridades argentinas en dificultades para ello por residir el cónsul de Suecia en Montevideo. Pero el *Oscar* se pierde! Fue comprado por Rosas e incorporado a su escuadra con el nombre de *San Martín*.

El 18 de setiembre, gozando de plena libertad de maniobras en el Plata que el enemigo ha abandonado, Coe se dedica a cruzar entre la Colonia y Buenos Aires. "Aquí, expone, somos dueños del campo en todo sentido porque hace tres semanas que andamos cruzando hasta llegar á la rada de Buenos Aires y no podemos hacerle nada al enemigo por el mucho calado de nuestros buques, mas tampoco se atreve a salir de su posición y encontrarnos".

Pide que se le remitan anclas que le hacen mucha falta y se ordene a los puertos del litoral suministren víveres. "P.D. Nuestras tripulaciones desafían en disciplina, moral y decision por la causa de la Libertad á los más valientes del Mundo..."

El 20 del mismo mes se encuentra en Maldonado en busca de víveres, habiendo consumido los del *Cagancha* y *25 de Mayo;* le hace falta anclas, además: dos para la *Sarandí* y una para el *Pereira.* Como esta recalada provoca la sorpresa del Presidente de la República, envía una extensa comunicación al Ministro Martínez: "Ciertamente, causaría sorpresa cuando sin motivo vital como el que he tenido, lo hubiera efectuado; pero teniendo en cuenta una posición difícil... llama precisamente la atención de VE. para condenarla. Es sabido que el punto que tenía que cruzar y q^{e} mas llama la atencion es la mas critica de los bancos; y habiendo perdido la capitana sus dos principales anclas y el bergantín *Pereira* una, era inevitable la pérdida de estos... el Exmo Sr Presidente encontrara la justa precaución que he tomado de llegar a este puerto á esperar lo que tengo pedido: y conseguido esto partire al punto que se me indica y hasta donde pueda allegarme".

El 12 de octubre se halla de nuevo frente a Colonia, regresando el 23 a Montevideo para efectuar algunas reparaciones; en el *Pereira* se puede extinguir a tiempo un fuego de origen sospechoso, por lo que se le coloca en medio de los otros buques y se dispone que Dragumet tome su comando.

Sintiéndose seguro de su posición, trata de inspirar confianza al gobierno: "...tranquilicese y haga lo posible por calmar los animos de los demas Patriotas ilustres de la administración —escribe a su Ministro— asegurandoles que la Escuadra Nacional no se halla en el caso de temer á sus enemigos, despues de haberlo vatido con tanta desventaja..."

9. – El tercer combate (9 Dic. 1941)

Una vez más, el 24 de noviembre, Brown aparece frente a Montevideo y a su vista, el pueblo oriental estimula a Coe con la exaltación propia de la época y del ambiente: "Pronto, pues a ellos, valientes marinos de la escuadra nacional. ¡Necesitamos cañones para postes de nuestras veredas y aguardamos los que monta la flota de los piratas Rocines. Necesitamos leña para nuestras chimeneas y esperamos encender fuego en ellas con los mastiles que sostienen la bandera del pirata argentino. Necesitamos buques para nuestro comercio y es preciso que en esos que monta Brown carguemos las astas, la cerda y los cueros de nuestros rebaños. Necesitamos presidiarios que barran nuestras calles y aguardamos que nos traigan cuadrillas de los miserables esclavos de Rosas. Necesitamos pilas de oro para fabricarnos coronas navales que ciñan vuestras frentes vencedoras; con que os aseguremos una vejez có-

moda, un hermoso porvenir a vuestras esposas y vuestros hijos: venced á Brown, á ese desertor degradado, y libre el Uruguay y bloqueadas las costas que manda el degollador Rosas, tendreis gloria y riquezas; nosotros paz y prosperidad". ([19])

La escuadra nacional se forma así:
Corbeta *Sarandí,* 10 cañones: Coe.
Barca *25 de Mayo,* 22 cañones: Fourmantin.
Barca *Cagancha,* 12 cañones: Dupuy.
Berg. *Constitución*: Beazley.
Brown trae las siguientes unidades:
Berg. *Belgrano*: Hidalgo.
Berg. *San Martín*: Alzogaray .
Berg. *Echagüe*: N. Jorge.
Corb. *25 de Mayo*: Juan King.
Berg-goleta *Vigilante*: Pinedo.
Berg-goleta *Republicano*: Ed. Brown.
Goleta *9 de Julio*: Bathurst.

La superioridad naval enemiga es evidente; el deseo de enfrentarla es ve trabado por el mal tiempo reinante. Se pide un práctico para la *25 de Mayo,* medicinas, agua de beber ¡cuya escasez ha obligado a racionarla! Es con razón que Coe reprocha al Ministro: "Permitame Vd. le diga francam[te] ya que se queja de mis molestias: es muy mal calculada economía, mi amigo, lo q[e] ocupa la atención de un Ministro con cincuenta o cien pesos de agua y otros tantos de leña o de sal, distrayendole de los muchos objetos de primer orden que constantemente le rodean y que tanta asiduidad y meditacion le demandan... En todos tiempos há pertenecido y debido pertenecer exclusivamente á la Comisaria de Marina la provision de los pequeños objetos necesarios á las fuerzas navales..."

Menos mal que como contrapartida recibe el estímulo de la confianza del gobierno que le deja libertad de maniobra para el combate que se avecina, actitud a la que Coe es sensible; siente "la necesidad de protestar á VE. que sabra corresponder á tan honrosa distincion..."

El 9 de diciembre a las 4 a.m. zarpan los 4 buques mayores buscando la proximidad con el enemigo que el día anterior se había alejado hacia el oeste; a las 7 hs fue avistado en el seno "que forma la extremidad Sudoeste del Banco Ortiz, en su parte oriental... la brisa favorable que nos conducia era debil y no me permitió arribar á tiro de cañon de la linea enemiga, hasta las diez de la mañana: a esta hora di la señal de atacarle, resuelto á buscar la decision de la guerra naval en un combate. Rompi un fuego vivisimo, segundado (sic) tan solo por las dos barcas nacionales, pues el bergantin *Cagancha* se habia quedado muy a sotavento y no entró en linea. El enemigo contestaba con actividad nuestros fuegos; pero en pocos momentos vimos empezar destrozarse su linea

arreando bandera y poniendose fuera de combate los Bergantines Goletas *"Republicano"* y *"Vigilante" y* arribar al costado de la corbeta enemiga con el mastelero de trinquete roto, el bergantin *San Martin,* que montaba el Gral. Brown pocas horas antes. La fortuna parecía sonreirnos y todo nos anunciaba un triunfo de importancia cuando cambió completamente el viento á favor del enemigo soplando entonces con fuerza del SO y causando un fuerte temporal que inutilizaba nuestra artilleria. En estos momentos hizo señal de hallarse en peligro la barca Nac^l. *"25 de Mayo"* y se separó de la linea quedando por consiguiente en ella solo la corbeta *"Sarandi"* y la barca *"Constitucion"*, pues el bergantin "Cagancha" permanecia algo á sotavento y haciendo algunos tiros. En tales circunstancias, alarmado por la situación de la "25 de Mayo", que me era imposible calcular con exactitud y debia suponer de mucho riesgo, viendo por otra parte que el "Cagancha" habia cruzado el Banco y salvado de los barcos mayores que le perseguian, me crei en el deber de seguir y proteger a la expresada Barca en peligro y di la bela al efecto con la "Constitucion". Fue despues de haber navegado algunas millas en observacion de la "25 de Mayo" que viro esta y volvio a la linea avisando su comandante, el Cnel. Fourmatin "hallarse á salvo, aunque con algunas averias que reparar, pues su buque habia recibido mucha agua por las puertas de la bateria del entrepuente, durante el temporal y a cauza de algunos balazos recibidos en el casco". Era indispensable ya proveer a la completa reparacion de la dicha Barca y esperar un viento favorable para volver sobre el enemigo. Habiendo navegado por el canal del Sud hasta la mañana del 10 sin avistar el Cagancha que la noche anterior habia tenido un viento muy favorable para seguirnos y arribar á la Colonia ó Montevideo, sin que el enemigo pudiese aun sacar sus buques mayores del veril del Banco, ni dañarlo los menores por la importancia de su fuerza: llegue á la vista del primer puerto y reconociendo no hallarse allí, supongo se encuentre en ese puerto y espero se me reúna tan pronto como el tiempo me sea propicio para acercarme y atacar al enemigo. La Barca "25 de Mayo" se halla completamente reparada hoy y es muy notable que habiendo sufrido ella y la "Sarandi" muchas balas en el casco no hayamos tenido un solo herido en las horas de combate, ni tampoco la Barca "Constitucion" que me acompañó en todo él. Dios gde á VE. m[s] as.Coe. Corbeta "Sarandi" anclada frente á B.Aires. Diciembre 12 de 1841". ([20])

El *Cagancha* se había visto perseguido por la escuadra enemiga batiéndose valerosamente. El tiempo continuaba borrascoso con chubascos intermitentes y a las 10 de la noche una violenta ráfago desarbola al *San Martín* y deja al *Cagancha* convertido en un pontón. Inmovilizado. En esa situación lo distingue Alzogaray, a la luz de los relámpagos, y logra apoderarse del buque indefenso. Conducido a Buenos Aires, su tripulación es paseada por las calles como un trofeo.

Reparadas las averías de la *Sarandí* y *25 de Mayo*, Coe se hace a la vela el 19 y al día siguiente, en las proximidades del Cerro avista a la *25 de Mayo* y al *Belgrano*. Según su parte, Brown le atacó trabándose un nuevo combate por más de tres horas, sostenido principalmente por la *Sarandí* ya que el viento no permite entrar en línea a otros buques. Más tarde puede entrar en combate Fourmantin, obligando la retirada de Brown, que es perseguido hasta Buenos Aires por el Canal Sur, sin poder dársele alcance pues con el temporal maniobraban mejor sus barcos.

"Ha tenido la fortuna de salvarse por segunda vez el general Brown del poder de los valientes marinos de la República que tengo el honor de mandar", consigna Coe en su parte. Y ampliando el del día 12 manifiesta su asombro por el apresamiento del *Cagancha*. ([21])

En el día de la Nochebuena del 41, el *Vigilante* y un transporte que llegan con víveres para el Almirante a quien se cree en Montevideo, son avistados a WSE de Punta Yeguas; Coe destaca a Fourmantin con la *25 de Mayo* y a Dupuy con el *Constitución*, demorándose la salida por vientos desfavorables, circunstancia que es aprovechada por los argentinos para virar, siendo perseguidos hasta el Banco Ortíz; sus 2 y ½ brazas no permiten a los uruguayos su avance.

Con esta acción termina el año 1841; el de las campañas del Plata.

Brown se refugia en Buenos Aires de donde no saldrá hasta marzo de 1842, ocupado en la reparación de sus buques. Rosas comprende que ellos no están en condiciones de dominar el Plata como lo había prometido su Almirante, pero necesita vencer la resistencia oriental. ¿Cuál es la posición de este Gobierno? Anular su escuadra. El 31 de diciembre, desde su Campamento del Queguay, escribe Rivera al Ministro E. Martínez: "...soy instruido del pecimo resultado delas operaciones de nuestra Escuadra, es verda q_e como Vd sabe para mi no podria tomarse de susto pues yo vi el hombre y palpe vien su capacidad desde el primer choque q^e tuvieron las escuadras... y me acavo de con firmar mi juicio el hombre no cirve no habra cervido jamas ni cer vira tan poco en lo sucesivo asi es q^e mi opinion es franca quitarlo y poner otro q^e no cirve para nada... ami deme Vd. ciempre corderos mandados por un lion y no me de liones mandados p^r corderos. Se dice que convendria des varatar la escuadra y formar con la artilleria vateria q^e defendieran la ciudad de una yntentona de Rosas no es esa mi opinion ce han hecho inmensos gastos para preparar un Escuadra desaserla y rreducirse asolo defenderse teniendo q^e aser talves yguales gastos y avandonandole todo el Campo ael enemigo q^e con livertad ce Señoriaria del Rio de la Plata, del Uruguay, etc., etc.

"Vds. tienen a Rivera q^e podrá encargarse dela Escuadra y aserlo ovrara como ce pueda yo tengo amigo General la convinción q^e la fuersaq^e no puede ovrar al fin tiene q^e ceder por eso es

qᵉ el pensamiento de avandonar la Escuadra y de ella usar fortines qᵉ al fin serian ynutiles porqᵉ Rosas no avria de esponerse con los vuques ni sus vatallones a forsarlos..."

Luego de exponer su estrategia en tierra: enviar al general Medina con una fuerza que defienda el litoral oeste para evitar su ocupación por Rosas, termina: "...acies qᵉ yo entiendo qᵉ la conservacion dela Escuadra ymporta aumentarla tanvien y aser nuevamente un esfuerzo para ver si se logra anonadar a Braun y no se [¿] del Rio de la Plata y sus adyacentes. Yo are lo posible mandar aese punto ael bergantin Larrobla preparado el Pereira y algun otro buque searia llegar [a] nuestra Escuadra aun personal rregular y ce provaria fortuna vajo la direccion de otro Almirante qᵉ no cea Coe..." (22)

No parece justa esta opinión del Presidente Rivera, sino la expresión de un despecho contra una evidente y reiterada mala suerte de Coe, impuesta por hostiles elementos atmosféricos, defecciones y aún contraproducente política del gobierno negando oportunos recursos a la escuadra la que siempre hubo de mantenerse en inferioridad de condiciones a la enemiga, restándosele oportunidades de triunfo decisivo. Y menos mal, para bien del país, que con acierto se pronuncia contra el desarme de la escuadra en forma total, pues justificando la operación con penurias económicas, se vende la *Sarandí* y 25 *de Mayo;* en remate público se enajenan el *Yucutujá* y el lugre *Constitución* (Aviso de "El Nacional" de Mdeo. del 25/VI/841). El resto constituirá la base de una nueva flota que al año siguiente marchará a Corrientes; pero que será insuficiente para una nueva campaña en el Plata.

Esta actitud de incomprensión para los valores permanentes que representa una escuadra tiene sus antecedentes y se repetirá en lo futuro, con perjuicio de la Historia Nacional.

10. – El año 1842.

Si bien no se repiten acciones espectaculares como las de la campaña del Plata de 1841, se registran algunos hechos.

Fourmatin es enviado de nuevo al río Uruguay; en Montevideo la marina está tan inactiva, que Coe pasa la mayor parte de su tiempo en tierra. El 17 de Nov. se firma un decreto bien significativo: "El gobierno á acordado con esta fecha que el Sor. Coronel Gefe de la extinguida Escuadra Nacional, D. Juan H. Coe, sea agregado al E. M. G.".

Brown reaparece a los meses en el área de Colonia sosteniendo encuentros menores con unidades orientales; retomando la iniciativa de Coe de enero de 1841, se monta una batería en Punta Gorda. La construcción fue ordenada el 4 Set. encomendándose la dirección de las obras a D. José Dellepiane, a cuya iniciativa se dejaban la elección del emplazamiento y elaboración del proyecto.

Se renuevan tratativas —o comentarios— sobre a obtención

de la colaboración del Almirante Brown o de algunos de sus comandantes más prestigiosos. En la correspondencia del Comandante Militar de Colonia, coronel Jacinto Estivao, se hallan varias piezas sobre la materia.

Pero de todos los sucesos de 1842, dos se destacan en el historial de la Armada: el nombramiento de D. José Garibaldi * como jefe de la "2ª división de la Escuadra Oriental" y su arriesgada excursión a Corrientes.

11. – Combate de Costa Brava (16 - 17 Jul. 1842)

La alianza del gobierno de la República con las provincias argentinas unitarias, exigía como operación coadyuvante mantener una fuerza naval operando en el flanco occidental. Mientras el general José Mª Paz, vencedor en Caaguazú en Nov. de 1841 veía ahora disolvérsele sus fuerzas y forzado a pasar a nuestro país, D. Manuel Oribe, al frente de un ejército de 8.000 hombres, regresando de su victoriosa campaña contra Lavalle, marchaba hacia el litoral arrollando a las tropas unitarias que le enfrentaron en Santa Fe y amenazaba a Corrientes y Entre Ríos. La firma de la Liga Cuadrilátera (12/IV/842) entre éstas y el Uruguay, obligaba a la República a proporcionarles auxilios para cuya efectividad era indispensable contar con una flota naval.

Parecería que consultados Coe y Fourmantin al respecto, consideraron casi irrealizable el proyecto. No sólo los buques debían forzar el paso de la artillada isla de Martín García, sino embotellarse en el Paraná cuya boca cerrarían las naves de Brown, en tanto que sus riberas serían cuajadas de baterías y de tropas alertadas. No obstante tan preocupante panorama, deseando cumplir sus compromisos con el gobernador Ferré, el gobierno nacional acudió a José Garibaldi, temerario combatiente italiano, con residencia en Montevideo desde hacía un tiempo a quien, como se ha expuesto, se designa "Jefe de la 2ª División de la Escuadra Oriental".

Escasos y pocos adecuados a la operación que se intentaba eran los medios con que contaba dicha División: el bergantín *Pereira* armado con dos cañones giratorios, calibre 18 y la corbeta *Constitución* con 10 piezas, antiguo mercante de la matrícula de Nantes. A estas naves se agregó la goleta *Prócida* que se armó, reforzándose asimismo la artillería del bergantín. Barcos de excesivo calado para el destino que se les daba, viables en las crecidas periódicas de Paraná de enero a abri.

Garibaldi obra diligentemente y con toda discreción; Montevideo como Buenos Aires estaban llenas de espías. Se nombra co-

---

* Ver Apéndice I, Nº 10.

mandante del *Pereira* a Manuel Arana Urioste quien como 2º del *Montevideano* había acompañado a Bernardo Dupuy en la campaña del 41; para la *Prócida,* Garibaldi elige a su compatriota Luis de Agustino, de probada osadía.

El 23 de junio la reducida escuadrilla está lista para iniciar el viaje y su jefe recibe del Capitán de Puerto, Coronel Juan Zufriategui, un sobre con instrucciones, el que deberá abrir luego de sobrepasar Martín García.

Se enfrenta esta isla tres días más tarde; se ha escrito que Garibaldi había modificado el velamen en un intento de hacer irreconocible las naves. Aún cuando ello fuese verdad, el objetivo no fue conseguido y las baterías abrieron nutrido fuego sobre la escuadrilla oriental. Dos unidades consiguen salvar el paso; la *Constitución* tiene la mala suerte de varar.

Brown, alertado por el cañoneo, ordena alistar su escuadra mientras el Comandante de la isla, Francisco Crespo, envía informes al Almirante. De inmediato se dan a la vela el *Belgrano* (insignia), *9 de Juio* y el *Echagüe,* pero la mala suerte también se abate sobre esta fuerza pues con la niebla el *Belgrano* toca fondo cerca de la *Constitución.*

Los comandantes de ambas naves se dan a la tarea de hacerlas zafar; la oriental comienza a ser aligerada desmontándose cañones y trasladando pesos; pero al varar el *Belgrano,* Garibaldi aprecia la situación favorable que se le crea y rectifica su maniobra. A las 9 hs. 30 del día 27 zafa la *Constitución* y la escuadrilla reemprende su marcha, hacia su lejano destino. ¡600 leguas de constante desafío! Tarea demasiado dura la confiada a la pequeña e ineficiente fuerza naval.

Garibaldi penetra en el Paraná por la boca del Guazú y se ve abocado a otro problema: los prácticos que lleva lo son del río Uruguay; desconociendo el otro gran río, no quieren intervenir. Dos días después se encuentra la solución al capturar en una refriega a un práctico austríaco. Con todo, el 2 de julio hay una nueva varadura en el banco San Pedro; pero en el interín han sido apresadas tres balleneras que suministran elementos necesarios y en la Boca del Baradero, forzado por la necesidad, Garibaldi incorpora a su fuerza la gente de tres buques que navegaban en lastre; renueva provisiones en Vuelta de Obligado y el 18 fondea en la Boca del Silgadero, tiroteándose con las baterías costeras.

Al día siguiente, despacha una comunicación para el gobernador Pedro Ferré, anunciándole su viaje y solicitando el alistamiento de otras naves para vigorizar su fuerza.

En Cerrito, ya avisados los contingentes enemigos se le espera con las suficientes precauciones como para poner fin a aquel viaje temerario; las barrancas han sido artilladas, sobre todo la próxima al canal más profundo que debe navegarse pasando un recodo, donde la escuadrilla será tomada de enfilada. Garibaldi ha sido advertido y toma también sus precauciones. Un débil

viento de popa empuja sus naves. Gracias a sus recaudos y temeridad, no sólo salva el obstáculo sin mayores daños, sino que apresa en el punto las goletas mercantes *Santa Ana, Margarita* y *pailebot Joven Esteban.* Igual número de barcos toma en Hernandarias, incorporándolos a su flota. En Caballú Cuatiá lo alcanza el Teniente Alberto Villegas, enviado por Ferré, con una balandra y tres lanchones; entre ellos el *Caá Guazú,* veloz y eficiente. Ferré pide se le envíen hombres capaces para armar algunas embarcaciones y Garibaldi, tan necesitado de personal, se desprende de elementos tan valiosos como Luis de Agustino, Francisco Copello y otros varios oficiales, tres contramaestres y varios marineros. Pide, a su vez, el pronto envío de refuerzos y, sobre todo, munición. "Respecto a la maniobra —escribe— supliremos con cabos de cuero la falta de los de otra clase, porque la navegación de este río nos ha costado la pérdida de la mayor parte de nuestra cabullería. Debemos esperar que lo más pronto posible y a primer aviso tendremos de Montevideo todos los objetos que sean necesarios". Generosa esperanza; Montevideo no está en condiciones de hacerle llegar nada; entre ella y su escuadrilla se interponen las naves de Brown. Y mientras tanto, Garibaldi auxilia a Corrientes con 50 barriles de pólvora que muy pronto va a necesitar.

¿Qué ha sido de la escuadra de Rosas, entre tanto? Ya hace un mes que la flotilla oriental salió de la trampa de Martín García y el perseguidor no aparece.

Librado el *Belgrano* de su varadura en la tarde del 27 de junio, la niebla y un equivocado razonamiento despistan al Almirante. No concibe que el enemigo tenga otro destino que el río Uruguay donde se halla también Fourmantin; osadía sería otra cosa. Así, pues, emprende viaje al norte, pero de nuevo el destino le juega una mala pasada al "Viejo Bruno" que vuelve a varar en la barra de los arroyos Ñancay y Hondo, unos 15 Kms. aguas abajo de la desembocadura del río San Salvador en costa uruguaya. Impaciente, despacha a la *9 de Julio* para que informe sobre el paradero de Coe —supone que éste sea su enemigo— la cual llega hasta las bocas del río Negro sin avistar la flotilla oriental. Tras infructuosos esfuerzos para hacer zafar la capitana, se traslada al *Echagüe* y acompañado de otros tres buques se da a la vela, informado ahora por Buenos Aires del paradero del enemigo. El 2 de agosto llega a Bajada Grande donde refuerza su escuadra con la goleta *Argentina* de 6 cañones, la *Libertad,* con 5; el cúter *Federal,* 1; el místico *Santafecino* y la ballenera *Cometa,* 1. Fuerza comandada por Juan Francisco Seguí, oriental al servicio de Rosas.

Nacido en Montevideo el 10 Oct. 1878, empezó su carrera como pilotín en la cañonera *Americana* el 10 Feb. 1814. Se encontró en todas las acciones en que esta embarcación enfrentó a los españoles en la lucha por la independencia; sirvió a las órdenes del Gral. Zapiola que actuó en el Paraná contra las fuerzas del caudillo Ramírez distinguiéndose luego en la guerra contra el

Brasil. Había recibido el mando de la referida escuadrilla el 14 de enero de 1842; el 28 de abril había auxiliado a Oribe transportando su primera división a Bajada. Por lo tanto, Brown tenía para enfrentar a la humilde flotilla oriental, además de las naves de Seguí, la escuadra metropolitana compuesta de:

Bergantín *Echagüe*, 14 cañones, 158 hombres, José M. Pinedo.
Pergantín *Americano,* 10 cañones, 138 hombres, Leonardo Donati
Bergantín Goleta *Republicano,* 6 cañones, 80 hombres, Tomás Craig.
Goleta *Chacabuco,* 2 cañones, 70 hombres, Nicolás Jorge.

En total, 10 naves, 50 piezas de artillería y casi 600 hombres en persecución de la 2ª División de la Escuadra Nacional con 3 naves, 20 cañones, 200 hombres.

Cuando el 15 de julio Brown avista a la flota perseguida, la *Constitución* está varada . Garibaldi prepárase para la resistencia. Dispone los barcos mayores formando una línea perpendicular a la corriente a fin de concentrar el fuego en el centro del Paraná y ordena levantar en tierra una espaciosa barrera a fin de protegerse contra un eventual desembarco.

El 16 amanece despejado y el río en bajante. Brown avanza a la sirga; Garibaldi desembarca un destacamento contra los sirgadores. Y se inicia el combate. Es tan vivo el fuego, que un cañón de la armada de Brown se recalienta y hace explotar intepestivamente el proyectil hiriendo a dos sirvientes. La *Argentina* de Seguí se adelanta concentrando sus fuegos contra la *Constitución;* un disparo corta la driza del pabellón. Garibaldi, con su llamativo uniforme que lo expone al blanco, lo afirma en otra y lo iza desafiante. Sin que decaiga el ardor en ambos bandos, llega la noche que no es de descanso para la gente de la flota oriental: los hombres deben turnarse en las bombas de achique de la corbeta en tanto que otros se ocupan en preparar proyectiles cortando cadenas de anclas. Y durante esa noche se aleja la pequeña fuerza correntina, estimando Villegas que todo está perdido.

Al día siguiente se reanuda el combate con menos ardor por parte de la escuadrilla oriental. Faltan municiones y pólvora. La no provista por Montevideo ni la reintegrada por Corrientes. Los pedazos de cadena, candeleros y aún monedas de cobre son poco eficientes para detener al enemigo. Comprendiéndolo así, Brown ordena suspender el fuego y se prepara para colocar a la escuadrilla entre dos fuegos, rendirlo y llevar el botín a Buenos Aires. Garibaldi forma junta de guerra y se toma decisión: las tripulaciones se embarcan en los botes disponibles; Garibaldi el último, como corresponde, portando el pabellón del *Pereira.* Apenas se han alejado, saltan por el aire los buques orientales. Brown sólo llevará como trofeo un muy destrozado pailebot, el *Joven Esteban,* apresado por Garibaldi en Cerrito.

El resultado no podía ser otro. Luego de la campaña del 41, el gobierno oriental enajenó su escuadra mientras el enemigo reparaba y nutría la suya. Dos políticas distintas. Por decenios, el Uruguay ha arriesgado su destino con las economías en materia naval.

12. – Garibaldi en el Uruguay. Factores políticos.

El jefe de la hundida flotilla espera un tiempo en Goya a que Corrientes arme una flotilla; recibe luego órdenes de trasladarse a San Francisco, aquel arroyo que tantas veces sirvió de apostadero a la flota del río Uruguay. El 9 de Nov. llega a su destino tomando a su cargo unas pocas unidades comandadas por D. Juan Muiños; la mayor es el bergantín *Larrobla*.

El 6 de Dic. Rivera sufría total derrota en Arroyo Grande (Entre Ríos) y Garibaldi es llamado a Montevideo dándosele la orden de hundir las naves en los canales profundos del Uruguay para obstaculizar el desplazamiento del enemigo. Juzga más prudente incendiarlas y así lo hace. En la capital se le da como misión formar una escuadrilla a fin de defenderla como sea posible; reúne unos lanchones y con ellos ataca al *San Martín* que ha varado en Punta Yeguas y a pesar de la defensa que recibe el bergantín, consigue arrebatarle dos carronadas, parte del velamen y otros efectos (2 Feb. 1843). [23]

Para reforzar la humilde flotilla, Garibaldi promueve una contribución popular; con estos fondos y la ayuda del Estado, al finalizar 1843 se cuenta con los bergantines 28 *de Marzo* y *Syren;* los pailebots *Republicano Legionario, Independiente*, *Sosa* y *Atrevido;* las cañoneras *Volcán, Libertad,* y *General Medina*. Más número que efectividad. Con todo, se empeña en disputar la libertad de navegación del Plata sin la cual es imposible la supervivencia de Montevideo que desde el 16 de Feb. está sitiada por 12.000 hombres y bloqueada parcialmente por Brown. ¿Por qué parcialmente cuando cuenta con la fuerza suficiente para imponer un bloqueo total que unido al asedio debería provocar la rendición de la capital uruguaya? -Es que aquí interviene, como intervendrá varias veces más en el transcurso de la Historia Nacional el valor político de las aguas del Plata.

El comercio inglés sufre las consecuencias de la lucha en él; en consecuencia, habiendo recibido órdenes del Ministro británico en Buenos Aires, Mandeville, de gestionar la paz, el Comodoro Purvis intima a Brown el cese de las hostilidades como súbito británico que es. (17 Feb. 1843).

Rosas promueve un acuerdo con el Brasil sobre la base de que la intervención europea busca asegurar la libre navegación del Plata y sus afluentes, abriendo así a la navegación el flanco del Imperio tendido sobre los ríos Paraná y Uruguay. El Convenio se ratifica el 27 de marzo, dándose órdenes a Brown para que limite el bloqueo sólo a los víveres. Montevideo responde con una circular a los cónsules extranjeros comunicándoles que a consecuencia de tal medida, no podrá alimentar a ningún hombre que no contribuya en forma efectiva a su defensa. Y como el 1º de abril Oribe ha declarado que no respetará la calidad de extranjero ni en sus bienes ni en sus personas si toman partido por los unitarios, Purvis vuelve a negar al Almirante el ejercicio del bloqueo.

13. – Ataque a la isla de Ratas y otros hechos.

No contando con una fuerza marítima eficaz, a fin de no estimular el ataque de la Argentina así como el no crear peligros a las naves mercantes que operaban en el puerto, las autoridades montevideanas se habían abstenido de aumentar las fortificaciones hacia la costa así como de artillar y guarnecer la isla de Ratas. ([24])

Esta circunstancia es aprovechada por Brown que el 7 de abril desembarca en ella y se apodera de la pólvora que allí mantenían depositada varios importadores. Escuchando sus quejas, nuevamente interviene Purvis que obliga a la devolución del explosivo y hombres apresados.

El gobierno se resuelve a fortificar la isla y el cerro y a colocar tres baterías en la costa; en la noche del 29 de abril tres embarcaciones asaltan la isla. Garibaldi va en su auxilio con lanchones, armas y soldados de la Legión Italiana. Al amanecer del 30, toda la flota argentina cañonea el punto: las baterías de la isla y las piezas de la escuadrilla contestan el fuego con riesgo para los mercantes surtos en la bahía. Ante tal situación Purvis interviene una vez más; Brown se aleja y el gobierno da a la isla el nombre de Isla de la Libertad.

En una expedición de la flotilla de Garibaldi contra el Buceo, logra apoderarse de la goleta americana *Carolina* y del bergantín *Trafalgar*, lo que promueve una protesta del cónsul de los Estados Unidos de América.

La ballenera *Bloqueo de Rosas* y el lanchón *General Medina* al mando de Cardasi recorriendo la costa hasta puerto Sauce, encuentran al retorno, en la desembocadura del Santa Lucía, a las naves argentinas *Chacabuco* y *9 de Julio* (5/IX/844). Una lluvia de balas cae sobre las pequeñas embarcaciones que, defendiéndose, prosiguen su viaje hacia Montevideo. El pueblo se aglomera en la punta San José para presenciar el combate cuya desigualdad aumenta al sumarse la *25 de Mayo* argentina, cuando ya las embarcaciones de Cardasi y Clavelli montan Punta Yeguas. El pabellón nacional entra flameando al puerto.

El parte pasado por el coronel Lorenzo Batlle que como jefe de la Fortaleza del Cerro pudo seguir todas las alternativas de la lucha, terminada con esta frase: "Vimos distintamente en la popa de la ballenera la bandera nacional, flameando tan erguida, que daba contento mirarla y parecía decirnos que no quedaría humillada".

El Ministro Pacheco, luego de felicitar a Cardacci y a sus hombres, escribía a Garibaldi: "La brillante comportación de las tripulaciones del lanchón *General Medina* y ballenera *Bloqueo de Rosas* al entrar al puerto en la tarde de ayer, exige una pública demostración del aprecio del Gobierno y de la Patria. Para darla como corresponde, el infrascrito ha dispuesto que el 8 del corrien-

te, a las dos de la tarde, la Escuadrilla fondee en línea, al frente del Fuerte San José, colocándose sobre la línea, a vanguardia, aquellas dos embarcaciones; de las que la primera estará empavesada con banderas nacionales. Allí serán sus tripulaciones revistadas por el infrascrito, acompañado de VS.; se leerá el artículo de la Orden del Ejército que hace referencia a tan glorioso suceso y, con presencia de los informes correspondientes, serán premiados de un modo digno los que se hubiesen mas distinguido" (25)

En este mismo año de 1843, Santiago Soriano, aquel jefe de la marina de Rivera que con Dupuy participara en la toma de Martín García, solicita su baja la que le es concedida (17 Ag.), agradeciéndosele los servicios prestados, y el Comodoro Purvis obtiene autorización del gobierno nacional para que James B. Sullivan, comandante del *Philomel*, haga el relevamiento del río Uruguay, descubriendo al canal principal que hoy lleva el nombre de Canal de las Filomenas.

El 8 de Nov. 1844 se produce un serio entredicho con la estación naval brasileña. Esa mañana se presentó una de sus naves en tren de guerra frente a la escuadrilla nacional, exigiendo la entrega de un tripulante que había sido aprehendido, así como de varios desertores.

Ante tal aparato, el Ministro de la Guerra y Comandante General de Armas, Cnel. Melchor Pacheco y Garibaldi, se trasladaron al bergantín de guerra *28 de Marzo,* donde el primero, al recibir la intimación, respondió que los hombres reclamados "sólo saldrían de allí cuando se tratase el asunto como se hacía entre pueblos civilizados...". Y el bergantín se puso en actitud de combate, izándose el pabellón nacional.

El entredicho se solucionó por vía diplomática; pero ello a costa de la renuncia de Pacheco que no estimó adecuada la forma de solución. "Como soldado —expresó— no me ha permitido el Gobierno demostrar prácticamente que nuestros cañones no son de papel".

14. – Las intervenciones extranjeras (1845-48)

Como se ha expresado, el largo conflicto del Plata causaba serios perjuicios al desarrollo del comercio de las grandes naciones: Gran Bretaña, Francia, Estados Unidos de América; sin ser menos atendibles los daños que sufrían las colectividades extranjeras radicadas en ambos países platentses. En el caso de Francia, había un motivo especial de preocupación por el enrolamiento de sus súbditos en la Legión Francesa de Montevideo, con renuncia de su nacionalidad a fin de empuñar las armas como ciudadanos orientales.

Una región geográfica en guerra, máxime cuando como la del Plata es centro de atracción del comercio universal, puerta de ingreso a un continente nutrido de riquezas y necesitado de manufacturas de países industrializados, es un foco de distorsión que a todos conviene normalizar. De ahí que en 1845 Francia e Inglaterra tomen la iniciativa para ello, enviando en primer término a sus Plenipotenciarios Deffaudis - Gore Ousley (abril 1845) que al fracasar en sus objetivos, dan lugar a tres misiones más: Hood en julio de 1846, Walewski - Howden en mayo de 1847 y Gore - Gros en mayo de 1848. Según que sus gestiones se fuesen desarrollando en forma favorable o adversa, así era la variación de las actividades de la marina militar nacional afectada a la defensa de las aguas de la República. Lo que sucede del 7 al 12 de abril de 1843 es prueba fehaciente de ello: el 7 Brown es forzado a entregar la isla de Ratas y la pólvora apresada en ella; el 12, cuando el Almirante se dispone a cortar el aprovisionamiento de víveres a la guarnición del Cerro, Purvis interviene nuevamente y Brown debe suspender la operación; al día siguiente, el Comodoro inglés ordenó que la escuadra argentina no se moviera ni practicase ningún acto hostil y detuvo a cañonazos la partida dsl *Echagüe* y la *9 de Julio* que se alistaban a entorpecer un ataque de Rivera a Maldonado. "El Almirante Brown —comenta el historiador Caillet Bois— así paralizado por el atrabiliario comodoro, arrió su insignia considerándose poco menos que prisionero de Inglaterra... Mientras paralizaba así abiertamente la acción militar de la escuadra de Rosas, Purvis facilitaba con sus botes los desembarcos de hombres y armas del gobierno de Montevideo..."

Evidentemente, esta intervención extranjera reducía la de la escuadrilla nacional; de ahí el abandono del bloqueo por Brown.

Para apreciar debidamente la acción protectora de las flotas extranjeras, basta conocer cual era su concentración en las aguas montevideanas: *Armada inglesa*: 10 naves con 134 cañones y 1.310 hombres; *Armada francesa*: 10 buques con 280 cañones y 2.150 tripulantes; *Armada brasileña*: 8 unidades con 146 piezas de artillería y 1.150 hombres ([26]).

La presencia de las armadas europeas en el Plata, respaldaba la acción política de sus gobiernos y facilitaba la acción de las fuerzas navales orientales.

En abril de 1845 se produce la primera intervención franco - inglesa; actúan Mr. Gore Gros y el barón Deffaudis. Son sus instrucciones exigir el retiro de las tropas argentinas del suelo uruguayo y el levantamiento del bloqueo de la escuadra rosista. Para el caso de una negativa, estaban autorizados para tomar la isla Martín García, los puertos al servicio de los federales, el apresamiento de la escuadra de Brown y el bloqueo de Buenos Aires Fracasadas las negociaciones con Rosas, Deffaudis y Ousley se trasladan a Montevideo y declaran bloqueados los puertos de Oribe: Buceo, Colonia y Maldonado. Oribe reaccionó creando puertos secos en la frontera del Brasil, internando en Durazno a todos los

extranjeros residentes en la costa e incautándose de todos los recursos que pudiesen servir a una tropa extranjera en caso de desembarco. El 22 de julio las flotas europeas apresan a la flota argentina a la que se deja partir el 31, previa notificación a sus tripulantes ingleses y franceses de tornarse pasivos de la pena de traición de continuar sirviendo contra sus pabellones de origen.

Luego, los almirantes aliados declararon bloqueados —con protestas de los EE. UU.— todos los puertos y costas ocupados por las fuerzas argentinas, incluyendo los de las provincias de Buenos Aires. El gobierno de Montevideo, a su vez, declaró bloqueado todo el litoral uruguayo ocupado por los federales.

Para hacer efectivas las medidas dispuestas por sus respectivos gobiernos, las fuerzas navales de Garibaldi operando en combinación con las europeas, se ponen en acción. El 28 de agosto, reforzada la escuadrilla con algunos buques apresados, se concentra en la rada de Colonia, apoyada por unos 10 extranjeros. Garibaldi intima la rendición de la ciudad y ante la negativa, la ciudad es bombardeada y ocupada tras unas cuatro hora de fuego. Luego, acompañada la escuadrilla por la corbeta *Expeditive* se dirige a Martín García que ya ha sido desguarnecida por orden de Rosas. Se desembarcan 60 hombres y se iza el pabellón oriental (6 Set. 1845). Garibaldi embarca allí algunos caballos para apoyar sus operaciones terrestres y se hace a la vela Uruguay arriba; el 8 recorre islas de la desembocadura del río Negro y apresa a varias embarcaciones; en la noche del 19 cruza el río, fuerza la boca del Gualeguaychú y en la madrugada ocupa dicha población entrerriana.

Son triunfos fáciles. El enemigo no está en condiciones de organizar una resistencia con movilización de embarcaciones. Algunas baterías levantadas en la costa argentina alcanzan al *Cagancha* y al *Maipú* incorporados a la armada oriental que el 30 de setiembre arriba a Paysandú. En este puerto se dejan las embarcaciones mayores y con una fuerza sutil Garibaldi alcanza el puerto de Salto que somete, encomendando a Ansani fortificar el punto. Una escuadrilla correntina al mando de Bonifacio es batida por la fuerza oriental que en rápida campaña ha conquistado para el gobierno de Montevideo todo el litoral permitiendo la reanudación del comercio y la reunión de partidas sueltas de Rivera.

Garibaldi es llamado a Montevideo donde se le confía el mando de las tropas de la ciudad.

El 3 de julio de 1848 arribaba directamente a Buenos Aires Sir Thomas Samuel Hood, enviado por Francia e Inglaterra como negociador. No tuvo éxito y pronto regresó a su país.

El ambiente nacional, antes y durante su misión fue de expectativa. El 28 de abril de 1846, el Ministro de Guerra y Marina oficia a Garibaldi haberse resuelto que "todos los buques de Grra Nacionales existentes en el Uruguay á las órdenes de VS. y los mercantes también" que fuesen solicitados por los almirantes de

las estaciones de Francia e Inglaterra para asuntos de servicio, se pusieren de inmediato a su disposición, "consultando el mejor desempeño de las operaciones de grra que haya que adoptar en ese río y sus adyacentes".

De acuerdo a esta disposición, el 23 de Nov. el Comandante Militar de Carmelo, Cnel. Francisco Seguí, fue impuesto por el jefe de la cañonera *L'Chimer* que debía prohibir "á toda clase de buques llevando bandera oriental corra en estos ríos á tomar embarcaciones, aunque sean enemigos y [se] me ha dado la orden formal de capturar ó echar á pique toda clase de embarcaciones armadas en corso..." Agregaba que, en consecuencia, no podía permitir a las balleneras orientales a operar en el río. Rivera protesta por esta medida. Dirigiéndose al gobierno desde su Cuartel General de Víboras, el 30 Nov. expresa que debió habérsele consultado en su carácter de General en Jefe del Ejército de Operaciones y agrega: "Ahora, pues, Exmo. señor, el Ejercito ha hecho inmensos gastos para armar una escuadrilla, no con el objeto de salir á corso, como dice el señor comandante, sino con el de cooperar á sus operaciones y obrar de acuerdo con la marcha que adoptasen las fuerzas navales de las Potencias interventoras, como VE. habra visto por las instrucciones dadas el 6 del corriente al comandante general del campo militar... El principal objeto á que estaba destinado era á guardar los afluentes del Estado Oriental al Uruguay y Río de la Plata, á fin de prohibir al enemigo se proveyese de armas, municiones, vestuarios y demas... El Ejercito ha combinado sus operaciones en las que la escuadra tiene una parte, y hoy ya no pueden llevarse adelante...

Pide la reconsideración del asunto por parte del gobierno. ([27]) Pero las fuerzas navales francesas no dejan de apoyar las operaciones de Rivera; merced a ella que transporta las fuerzas necesarias a Paysandú esta se rinde, operando decisivamente la artillería de la flota (26 Dic. 1846); evacúan familias y tropas refugiadas en la isla del Vizcaíno transportándolas a Martín García y luego a Maldonado.

En mayo de 1847 se produce una suspensión de hostilidades, primer y efímero resultado de la misión Walewsky - Howden. Este, declara levantado el bloqueo por parte de Inglaterra y en el armisticio acordado con Oribe, para el jefe oriental eran todas las ventajas. "Un armisticio que abre el mar al general Oribe, y que no abre al Gobierno el interior del país, nos atrevemos a decirlo, no es equitativo. El levantamiento del bloqueo vendría, por efecto, á reducir á nada nuestras rentas, á hacer pasar todo el comercio al Buceo, puesto en posesión del General Oribe; por consiguiente, crearle nuevos recursos para continuar la guerra, quitándonos á nosotros todos los que podríamos tener, decía el gobierno de Montevideo en una nota firmada por el Ministro Miguel Barreiro al negociador Howden, el 18/VII/847. Y la nota revela con toda evidencia cual es el valor económico y político de las aguas

del Plata y cuan necesario era la existencia de una flota naval uruguaya para defender con sus propios medios los elementos fundamentales del territorio.

El 2 de agosto de 1847, algunos disparos desde la línea sitiadora indicaban el fin del armisticio; pero Francia permanece fiel a la causa de Montevideo manteniendo en las aguas navegables de la República una flota de 14 buques con 194 piezas de artillería y 1.595 hombres. Sin embargo, el 16 de junio de 1848 también Francia declaró levantado el bloqueo a Buenos Aires y costas argentina, luego del fracaso de la cuarta y última misión conjunta, Gore - Gross, dejando subsistente el de los puertos orientales ocupados por Oribe.

Garibaldi, con el ex - *Maipú* de la armada de Brown, intentó realizar operaciones de corso fluvial, las que no fueron permitidas por la estación naval británica.

El 21 Nov. 1849, un nuevo negociador británico, Mr. Enrique Southern firmaba una Convención de Paz y Amistad con el Ministro Arana, ratificada el 14 Feb. 1850 por la Reina Victoria y el 10 de mayo por Rosas. Y el 31 de agosto del mismo año, Le Predour, a nombre de Francia lograba también la firma de un tratado de paz con Buenos Aires.

Era el final de las intervenciones europeas aunque Francia continuó su auxilio de subsidios por más de dos años (1849-1851) y obtuvo un armisticio que ahorró vidas, preservó bienes y no reclamó exigencias a las fuerzas navales.

15. – Hacia la paz.

Con bastante anterioridad a los éxitos logrados por Southern y Le Predour, el 10 Set. 1847, el gobierno de Montevideo llegaba a un acuerdo reservado "orientador de una nueva línea política: La intervención europea no es ya ni una base legítima de esperanzas para la causa que sostiene Montevideo, ni una conveniencia para el país. Todo lo contrario..."

"Por consecuencia, la persistencia en la política, que buscó su apoyo en la intervención europea, es un hecho que ningún interés político podría justificar y que las mas evidentes conveniencias repelen. Los motivos y únicos objetos, por los cuales esa intervención fue aceptada, han dejado de existir". Y luego de otras consideraciones coincidentes, se concluía: separarse de la intervención europea y buscar la salvación del país en otras combinaciones, siendo la más positiva la basada en la alianza con Estados limítrofes poderosos.

Así nació la alianza con Brasil y Entre Ríos que en 22 cláusulas articuló el tratado del 29 de mayo de 1851. Su fin declarado: asegurar la independencia real y efectiva de la República Oriental (art. 15); los tres signatarios concurrirían con todos los medios de guerra de mar y tierra disponibles (art. 2); pero se

confiaba a la escuadra de S M. el Emperador del Brasil la guardia y seguridad de los ríos Paraná y Uruguay, "coadyuvada por las fuerzas de los Estados aliados", se agregaba por fórmula protocolar, pues el Uruguay ya no contaba con fuerzas navales para "coadyuvar" a su independencia. Sólo podía ofrecer el apoyo de sus puertos.

Son las naves *Affonso,* brasileña y *Uruguay,* correntina, las que aseguran el contacto del Almirante Juan Pascual Grenfell y Urquiza y Garzón para elaborar los planes de guerra.

Barcos brasileños son los que bloquean los puertos orientales y los que ayudan a pasar el ejército de Urquiza a nuestro suelo donde, el 8 de octubre de 1851 se firma la capitulación que pone fin a la desvastadora guerra de tantos años. Algunos mercantes uruguayos cooperan con la armada brasileña en el pasaje de Urquiza ahora hacia Gualeguaychú, para emprender la campaña contra Buenos Aires. El contingente de tropas brasileñas se embarca en Colonia en las naves mayores de Grenfell y son las 60 bocas de fuego de los vapores *Affonso, Pedro II, Recife* y *Don Pedro* las que aseguran su paso por el Tonelero defendido por baterías que tiran con bala roja. Regresan luego a Colonia por si hay que atacar a Buenos Aires según los planes del Mariscal Caxías.

En la última etapa de su tremenda lucha por asegurar la continuidad de su independencia y vivir en paz, la República depende del auxilio de naves extranjeras. Y debe pagar su precio por ese auxilio ya que el concurso del Brasil se obtiene firmando previamente el tratado del 12 de octubre de 1851 por el cual nuestro país renuncia definitivamente sus derechos sobre las Misiones y territorios al norte del Cuareim. Derechos a vastos territorios que habían intentado defender en el ejercicio de sus respectivas presidencias Rivera y Oribe, los principales protagonistas de esta Guerra Grande, por la cual se perdieron.

NOTAS

(1) CAILLET BOIS, T.: Boletín del Centro Naval. Bs. Aires, mayo-junio 1933.

(2) A. G. N. Mdeo. Fondo "ex-Archivo y Museo Histórico". Caja 183. Carpeta "Fructuoso Rivera. 1834-1842". (Lo mismo para las citas anteriores).

(3) "El Nacional". Mdeo.; 4 enero 1841. Pág. 2.

(4) YABEN, JACINTO R.: "Biografías argentinas y sudamericanas". Bs. Aires, 1938, T. II, pág. 908.

(5) Fondo de nota (2); caja 184, carp. 2.

(6) A. G. N. Mdeo. Fondo "Guerra y Marina", caja 1297.

(7) Fondo de nota (2).

(8) "El Nacional", Mdeo.; Nº 645, 3ª pág., Col. 1; Nº 660, Pág. 3, Col. 1 para las disposiciones indicadas en el texto.

(9) A. G. N. Mdeo. Fondo "Guerra y Marina"; caja 1302.

(10) Id. Caja 1297.

(11) A. G. N. Mdeo. Fondo "ex-Archivo y Museo Histórico", caja 183.

(12) Id. Id. Caja 184.

(13) MARTINEZ MONTERO, HOMERO: "El triunfo del mar"; Mdeo. 1937, pág. 66.

(14) DIAZ, ANTONIO: "Historia política y militar de las repúblicas del Plata". Mdeo., 1868. T. V; pág. 183.

(15) PAZ, JOSE M.: "Memorias póstumas". La Plata, 1892. T. III, pág. 223.

(16) CARRANZA, ANGEL JUSTINIANO: "Costa Brava" Rev. Nal. Bs. As. 1900. T. 29. pág. 102.

(17) MARTINEZ MONTERO, H.: "Tentativas para obtener la defección del Almirante Brown". "La Prensa" de Bs. Aires. Suplemento del 30 Oct. 1938.

(18) Fondo de nota (6); caja 1303.

(19) "El Nacional". Mdeo. 26 Nov. 1841.

(20) Fondo de nota ((6); caja 1295.

(21) Id. Id. Caja 1296.

(22) Fondo de nota (11).

(23) PEREDA, SETEMBRINO: "Garibaldi en el Uruguay"; Mdeo., 1916.

(24) DE MARIA, ISIDORO: "Anales de la Defensa de Montevideo" Mdeo., 1887. T. II, pág. 104.

(25) Id. Id.

(26) CAILLET BOIS, T.: "Historia Naval Argentina", Bs. As. 19 ; pág. 414.

(27) A. G. N. Mdeo. Legajo: "Notas al Ministerio de Guerra y Marina" Años 1841-47. Caja 258.

CAPITULO VI

Luchas Intestinas y Conflictos Internacionales 1852-1874

1. – Entrega de Martín García.

Tras la pesadilla de aquella larga contienda iniciada en 1836 como una querella interna y prolongada hasta 1851 como guerra internacional, la República entró en una breve era de paz.

Convocado el país a elecciones e instalado el Poder Legislativo, D. Joaquín Suárez hizo entrega del Ejecutivo al Presidente del Senado, D. Bernardo P. Berro, quien gobernó sólo 15 días: del 15 de Feb. al 1º de marzo de 1852.

En ese interín y protestando salvedad de los derechos que correspondiesen a la República, hubo de entregarse la isla Martín García al gobierno de Buenos Aires.

Después de su ocupación por la escuadrilla oriental mandada por José Garibaldi (6 Set. 1845), había servido de apoyo a las operaciones de las fuerzas navales francesas y de la República, cuyo gobierno "dispuso la instalación en ella de una oficina para visar los manifiestos de los buques que navegaran los ríos Paraná y Uruguay" ([1]).

En los acuerdos firmados por Inglaterra (Convención Southern-Arana del 24 Nov. 1849) y Francia (Convención Le Predour-Arana del 31 Ag. 1850) con Rosas, ambas potencias se habían comprometido a la evacuación de la isla.

Como la intervención del Brasil en las luchas del Plata despertase recelos en el Almirante Le Predour, ofreció al gobierno uruguayo guarnecer la isla en caso de ataque. El Ministro de Relaciones Exteriores, D. Manuel Herrera y Obes respondió que la posesión y jurisdicción en ella era exclusiva y única del Uruguay, por lo que no cabía tal coparticipación.

En el Tratado de Comercio y Navegación suscrito por nuestro plenipotenciario, D. Andrés Lamas con el gobierno imperial de D. Pedro II, el 12 Oct. 1851, se estableció que en vista de que la isla

podía por su posición embarazar e impedir la libre navegación del Plata y sus afluentes, reconocían la conveniencia de garantizar la navegación de los referidos ríos mediante la neutralización de la isla en tiempos de guerra. Y por el Art. XVIII se comprometieron a oponerse por todos los medios a que su soberanía dejara de pertenecer a uno de los Estados del Plata interesados en su libre navegación y solicitar el concurso de los otros ribereños para obtener de aquel a quien pertenecía o viniese a pertenecer la posesión o soberanía de Martín García, que se obligase a no utilizarla para obstaculizar la libre navegación de los otros ribereños; a consentir en su neutralidad en tiempo de guerra, así como en los establecimientos considerados necesarios para la seguridad interior de todos los países ribereños.

Tal la situación diplomática de Martín García cuando se logra la paz en su región geográfica, el 3 Feb. 1852, tras la batalla de Monte Caseros.

El 25 del mismo mes, el Gobierno Provisorio de Buenos Aires se dirigió al del Uruguay expresándole que la ocupación de la isla "por fuerzas extranjeras" constituían un acto de hostilidad que ya no tenía razón de ser, por lo que había resuelto "entrar en posesión de esa isla que es parte de su territorio", previniendo que "del 10 al 15 de marzo partiría una fuerza suficiente para tomar su posesión".

¿Qué actitud podía adoptar el gobierno uruguayo ante tal intimación? Se acababa de salir de una guerra que había agotado todos los recursos y reservas; ni siquiera había asumido el mando el nuevo presidente constitucional electo. La oposición a la resolución de las autoridades de Buenos Aires amenazaba la iniciación de una nueva situación conflictual.

Berro, pues, optó por contestar que se darían las órdenes necesarias para que las fuerzas argentinas tomasen posesión de la isla, salvando "todos y cualesquiera derechos que la República pueda hacer valer sobre ella" (29 Feb. 1852). El gobierno argentino manifestó que no aceptaba tales reservas y a mediados de marzo desembarcaba una fuerza de ocupación.

Con anterioridad, el gobierno oriental había tomado disposiciones para la evacuación de familias y guarnición. El 4 de marzo se cursó al jefe interino de la isla, Comandante Timoteo Domínguez, un oficio previniéndole fuese "aprontando toda la fuerza y familias y demás pertenecientes a la República que existen en esa Isla", dejando "un oficial con un piquete para que haga la correspondiente entrega bajo inventario de lo que allí quede", retirándose luego a Colonia donde debería quedar "todo lo que pertenezca a Guardias Nacionales y remitiendo a la Capital en primera oportunidad la tropa de línea" ([2]).

Esta, a la orden del alférez Ruperto Estrada, viajaron a Montevideo en abril, en la goleta nacional "Venecia" fletada al efecto.

2. – El panorama nacional.

La paz de octubre de 1851 advino bajo la fórmula: "Ni vencidos ni vencedores". Era un programa tan generoso como de auténtica admisión general que, desgraciadamente, no pudo ser satisfecho. Es que los hombres dirigentes seguían siendo los mismos así en el Uruguay como en los países vecinos; con similares pasiones e intereses. El Partido Blanco se sentía vinculado a Urquiza y el colorado a la administración de Buenos Aires. El general Garzón que concitaba la voluntad de los dos partidos para suceder a D. Joaquín Suárez en el gobierno, falleció antes de las elecciones dando motivos para la reanudación de la lucha partidaria.

Económicamente, el nuevo gobierno se encontró con un panorama agobiante.

Las fuentes financieras estaban agotadas. Se había enajenado la recaudación aduanera y vendido bienes nacionales como las islas de San Gabriel y Gorriti; el edificio del Cabildo, la plaza Independencia, etc. La revisión de esta política por el gobierno de Giró, forzada por la difícil situación económica y financiera, levantaba protestas en el gobierno de la Defensa.

Por otra parte, el tratado de límites del 12 de octubre de 1851 firmado bajo los apremios de las circunstancias en que estaba la República luego del fracaso de las intervenciones europeas, era una herida sangrante en el sentimiento de la nacionalidad. La negociación debía ser examinada por la Asamblea de Notables, pero desconfiando el Presidente Suárez de que el cuerpo se adviniese a aprobar las cláusulas de aquel instrumento que nos arrebataba un territorio mayor que el que se nos reconocía, disolvió a la Asamblea.

Giró pensaba que el tratado debía ser ratificado por la nueva legislatura con lo cual no sólo se provocaba la protesta de los que entendían que se estaba frente a un hecho cumplido e irreversible, sino que se encendía el mal humor del Brasil que había puesto como condición para prestar su alianza, la aceptación de las negociaciones por el Ejecutivo uruguayo, sin intervención de la legislatura cuyo pronunciamiento adverso temía.

Brasil, pues, no sólo exigió el renunciamiento a la instancia parlamentaria apoyándose en las tropas que aún no había evacuado de la República, sino que promovió la intervención de Urquiza que veía con preocupación la posibilidad de un nuevo enfrentamiento armado en la región.

Este conjunto de factores internos e internacionales, sumado a la difícil situación económica, hacían quimérico el auténtico anhelo nacional de concordia y paz estable. Pronto las guerras civiles van a renovar sus crespones de desdichas sobre la azotada República.

El 18 de julio de 1853, un confuso incidente entre las fuerzas de la Guardia Nacional y de un batallón de línea, troncha varias vidas y derrumba al Presidente Giró que termina asilándose en

la fragata de guerra francesa "Androméde". El Poder Ejecutivo pasa a ser ejercido por un triunvirato compuesto por los generales Rivera y Lavalleja y el coronel Venancio Flores.

Antes del mes fallece Lavalleja (22 Oct.); en enero del año siguiente muere Rivera sin haber podido asumir el cargo; el tercer triunviro queda consagrado para completar el período de Giró por una Asamblea formada totalmente por hombres de su partido, en tanto chocan en campaña tropas gubernistas y revolucionarias. Flores pide la intervención del Brasil que envía un "ejército auxiliar" de 4.000 hombres, el cual permanece dentro de nuestras fronteras hasta 1856.

El 1º de marzo de dicho año es electo presidente constitucional D. Gabriel Antonio Pereira quien, a fines del año siguiente destierra a Buenos Aires a varios ciudadanos, entre ellos al prestigioso general César Díaz.

Como en la década del 40, Buenos Aires será el refugio de los exilados políticos orientales que allí incubarán la invasión de su tierra natal. Era imprescindible al gobierno, pues, contar con una fuerza naval que se opusiese a las invasiones. Pero como tantas otras veces en su Historia, el poder legal carece del arma disuasiva para la revolución que cruza las aguas fronterizas.

3. – La invasión del General César Díaz (6/I/858).

Apoyando el movimiento revolucionario del coronel Brígido Silveira alzado en el hoy departamento de Lavalleja, parte de Buenos Aires el general César Díaz con unos 100 hombres embarcados en el viejo mercante *Maipú* que había sido propiedad del gobierno de aquella provincia, arrendado desde tiempo atrás con otros buques a ciudadanos argentinos. Acompañaban al *Maipú* dos balleneras, todas las cuales atracan al muelle del saladero Lafone a plena luz del día, el 6 de enero de 1858. Los expedicionarios desembarcan y se internan en el país sin que el gobierno pudiese impedirlo no obstante tener anticipados informes de la invasión que se incubaba. En efecto, días antes de su ejecución, el gobierno de Gabriel Pereira denunciaba al Sr. Carlos Calvo, Cónsul General y Comisionado Especial del Gobierno de Buenos Aires, que en una casa del Bajo de aquella ciudad existía un depósito de armas y municiones procedentes del parque provincial "según se susurraba"; que se alistaban 200 legionarios, 145 negros y que la expedición "según todas las probabilidades desembarcaría en Puntas Carretas o en el Rincón del Cerro". Y tanta seguridad tenía la autoridad nacional en sus informes, que ordenó al Capitán de Puerto, Gabriel Velazco, que realizara una vigilancia especial la que hubo de cumplirse en forma estática (no se tenía una nave para patrullar la costa!) por centinelas apostados en el Cerro, cuya

intervención anularon los invasores con estratagema audaz e ingeniosa, privando al vigía de su catalejo.

Era tal la impotencia del gobierno para impedir la invasión, que el representante de Francia en el Uruguay, Cónsul General M. Maillefer pudo escribir así a su gobierno en comunicación del 3 Feb. 1858: "El 6 de Enero ¡gran noticia! La goleta argentina "Maypú" trae en fin de Buenos Aires a Cesar Díaz y su fortuna con un centenar de aventureros o de exilados. Enarbolando el pabellón Oriental, el "Maypú" echa el ancla insolentemente borda con borda con un vapor de guerra brasileño, que no se atreve a intervenir a pesar de los ardientes reproches del Gobierno Montevideano. Retiene además a las chalupas de la Capitanía del puerto que habían ido a visitarlo, y las emplea para desembarcar en la tarde todo su pasaje hacia el fondo de la bahía donde acampa el grueso de los insurrectos" ([3]).

En realidad, las fuerzas navales brasileñas estacionadas en Montevideo no estaban obligadas a intervenir, pues por el protocolo del 3 Set. 1857, Uruguay y Brasil habían anulado los Artos. 5 al 8 del Tratado de Alianza del 12 Oct. 1851, por los cuales el segundo se comprometía a prestar "apoyo eficaz" a la autoridad legal del primero, por medio de fuerzas de mar y tierra, en los casos siguientes: "1º En el de cualquier movimiento armado contra su existencia o autoridad sea cual fuere el pretexto de los sublevados. — 2º En el de deposición del Presidente por medios inconstitucionales" ([4]).

No obstante, el 20 de enero, el Encargado de Negocios del Brasil en el Uruguay, Comendador Joaquín Tomas de Amaral, comunicaba a los representantes diplomáticos de otras potencias acreditadas en Montevideo, la orden recibida del gobierno imperial de intervenir "pero sólo por la vía naval, contra las expediciones o las importaciones hostiles de Buenos Aires... Los Almirantes o Comandantes Franceses, Ingleses, Españoles y Americanos declararon que por su cuenta, no aceptaban en absoluto ese nuevo derecho de visita que parecían querer arrogarse los navíos de guerra brasileños. Nuestra nota y esta actitud de las marinas extranjeras desconcertaron algo a la Legación Imperial y al propio Gobierno Montevideano, aunque el Sr. de las Carreras [Antonio de las Carreras, Ministro de Relaciones Exteriores] en interés de lo venidero, me haya agradecido el haber indicado límites a ese protectorado inquietante.." informaba el Ministro Maillefer a su gobierno el 3 Feb. 1858.

Habiendo sido abandonado el bergantín *Maipú,* el gobierno oriental lo ocupó bautizándole *Presidente;* le armó y le puso a su servicio confiándole al Sargento Mayor de Marina Leonardo Donati, destinándolo a vigilar la costa entre Montevideo y Colonia.

Sofocada la revolución a fines de febrero, se ordenó a Velazco que procediese al desarme del *Maipú,* "poniendo en pública subasta el casco, palos y velamen", luego de terminada la contrata con la tripulación.

Decisión infortunada. Si pudo justificarla el estado del bergantín, debió ser sustituido por nave más eficiente. Y porque así no se hizo, la invasión de César Díaz se repetirá con la del general Venancio Flores en 1863, la de Timoteo Aparicio en 1870, la de los generales Arrendondo y Castro.

Los ríos de la Plata y Uruguay no representaban obstáculos insalvables para quienes estuviesen dispuestos a traer la desolación de la guerra al suelo patrio; cada revolución preparada en territorio argentino tiene su *Maipú,* pero los sucesivos gobiernos no toman la decisión de arbitrar recursos para asegurar la paz. La destrucción de cada guerra representaba mucho más que el costo de la compra y mantenimiento de buques que celasen las aguas del país.

4. — Armadas extranjeras en aguas montevideanas (1859).

A tiempo de producirse la invasión de César Díaz, la provincia de Buenos Aires con Vicente Alsina de gobernador, se hallaba separada de la Confederación cuyo mando superior era ejercido por Justo José de Urquiza. La certidumbre de que el primero apoyaba a los revolucionarios orientales, llevó al gobierno de Pereira al rompimiento de relaciones con Alsina y a solicitar el apoyo del Brasil y de la Confederación de acuerdo a las estipulaciones de la Convención Preliminar de Paz y del tratado del 7 de mayo de 1856. En consecuencia, las unidades navales brasileñas surtas en el puerto de Montevideo ejercieron un servicio de vigilancia que el gobierno oriental no podía efectuar, con mengua de la dignidad nacional.

Buenos Aires, desde Martín García, amenazaba la libertad de navegación del pabellón uruguayo; elementos suyos transportaron a la isla una caballada y al caudillo Brígido Silveira, así como recibió al general Venancio Flores y a otros militares uruguayos que ejercían política activa contra el gobierno de su país. Montevideo, a su vez, permitía que los agentes de Urquiza adquiriesen en su puerto y los armasen en guerra tres buques de bandera sarda: el *Menay, Salto* y *Pampero.* Otros dos: el *Hércules* y la goleta *Argos* se compraron en Río de Janeiro De esta última operación informaba el Ministro uruguayo en aquella capital en los siguientes términos: "...fue literalmente llena de armamentos y municiones de guerra, y entre el armamento, algunos que no se encuentran fácilmente en el mercado comercial, como por ejemplo cañones que el *Argos* llevó para proveer a los buques que estaban en Montevideo, que los necesitaban y no podían adquirir allí".

Por lo tanto, a la iniciación de la lucha armada entre Buenos Aires y la Confederación, ésta tenía en Montevideo una fuerza de 6 naves al mando de Santiago Baudrix quien, el 24 de agosto, lue-

go de haber apresado en aguas bonaerenses el pontón-faro *Castilla* que dejó fondeado en la rada de Colonia, penetró en el puerto de Montevideo perseguida por la escuadra rival, comandada por Antonio Sussini.

Era una situación lesiva para la soberanía nacional.

Sussini solicitó a nuestro gobierno que ordenase a la escuadra de Baudrix el abandono de nuestro puerto o, de lo contrario, que procediera a su desarme. Se ordenó a ambas flotas su salida y "la orden se habría cumplido sin la publicación de un parte del comandante bonaerense que terminaba con estas palabras: "Deseando patentizar una vez más nuestra superioridad sobre las fuerzas enemigas, entré al puerto de Montevideo pasando a tiro de pistola del fuerte de San José y a tiro de fusil de los buques enemigos".

Ante esta ofensiva jactancia resolvió el gobierno volver sobre sus pasos mediante un decreto en que hacía constar que la salida de las escuadras había sido dictada por interposición del Encargado de Negocios del Brasil, que el parte del jefe argentino que presentaba a las autoridades orientales como cediendo a la presión de los cañones había causado honda sensación, y que mientras la cancillería argentina no diera amplias satisfacciones, la orden de salida quedaba suspendida.

"Dio lugar este decreto a una nota de la Cancillería brasileña a la Legación oriental en Río de Janeiro que tuvo honda repercusión en el Plata.

"El Gobierno de la Confederación —decía la nota— formó su escuadrilla de guerra en el propio puerto de Montevideo, sobre la base de seis barcos mercantes comprados y armados allí mismo. Cuando la escuadrilla de Buenos Aires entró también al puerto de Montevideo, preguntó el Gobierno oriental a la Legación imperial si en el caso de un conflicto podría contar con la armada brasileña, y habiendo obtenido respuesta afirmativa intimó a los beligerantes que se abstuvieran de abrir hostilidades allí. Los buques de la Confederación continuaron su armamento, y eso dio lugar a que la escuadrilla de Buenos Aires volviera a presentarse en Montevideo. Fue entonces que el Gobierno Oriental resolvió decretar la salida de ambas escuadrillas, orden que acató la de Buenos Aires y no la de la Confederación, a pesar del acuerdo a que habían arribado por intermedio de la Legación. Si el Gobierno oriental no se mantiene neutral, el Brasil "reservando plena libertad de acción, intervendrá solamente por el bien de los grandes intereses del Imperio, que puedan venir a quedar comprometidos en la lucha emergente". (5)

La conducta del gobierno oriental no fue acertada; no observó la neutralidad que correspondía y su dignidad resultó lesionada. La existencia de una fuerza naval propia hubiera evitado humillaciones.

5. – Incidentes de Corralito y del "Villa de Salto" (1861-63)

El 1º de marzo de 1860 ascendía a la primera magistratura nacional el Dr. Bernardo Prudencio Berro; en la República Argentina continuaba la lucha armada entre la provincia de Buenos Aires y la Confederación. Berro convocó a la Guardia Nacional a fin de organizar un dispositivo de seguridad a lo largo del Plata y costas del río Uruguay que mantuviese al país en la neutralidad.

El objetivo no era fácil de alcanzar pues muchos prestigiosos militares orientales, como Venancio Flores, Fausto Aguiar, Francisco Caraballo, Ambrosio Sandes, etc., se hallaban incorporados a las fuerzas del país vecino por lo que era de suponer que tenía un fondo de verdad el rumor de que Buenos Aires simpatizaba y apoyaba un proyecto de invasión de Flores, quien había servido a Mitre en Cepeda, gozando de la total confianza y amistad del gobernador de tal provincia.

En su mensaje a la Asamblea General al inaugurar las sesiones ordinarias de 1862, decía el Presidente Berro: "En la lucha que a mediados del año pasado se emprendió entre la Provincia de Buenos Aires y las otras de la Confederación, ha sido observada la más estricta neutralidad... Culpa de los tiempos más bien que de los hombres, obra de acontecimientos raros, de circunstancias dominadoras e irresistibles, casi todas nuestras luchas domésticas, si no en su origen en su prosecución, se han ligado más o menos con las contiendas internas de la República Argentina haciéndose así más duraderas y desastrozas. Preciso era romper con esa tradición funesta...". Y agregaba: "Habiendo tomado servicios en el ejército de Buenos Aires un número considerable de orientales emigrados, el Gobernador de aquella Provincia me hizo saber que su admisión en las filas de ese ejército no tendía a otra cosa que a utilizar sus servicios en la guerra a que lo provocaba el gobierno de la Confederación y que no permitiría que esa medida, hija de la necesidad, sirviese a ningún plan de invasión a esta República".

Sin embargo, había motivos para dudar de la sinceridad del gobierno de Mitre porque, entre otros hechos, terminada la guerra contra Urquiza, confirió al general Flores y al coronel Caraballo el cargo de jefes de fronteras. Por otra parte desde fines de julio de 1861, el gobierno tuvo informaciones de que algunas balleneras armadas de Buenos Aires habían detenido y registrado a buques mercantes uruguayos cerca de la costa de Colonia.

Preservar la neutralidad y anular un intento de invasión eran cometidos más propios de una fuerza naval que de mensajes a las Cámaras y actividades diplomáticas; pero el Estado no tenía más fuerza en aquella época que el *General Artigas* y el mercante armado *Villa de Salto*. Apelando a los recursos clásicos, nuestro Ministro de Relaciones Exteriores, Enrique de Arrascaeta, instruyó

al cónsul oriental en Buenos Aires, Mariano de Espina, el significar al gobierno de Mitre "en carácter confidenecial y de una manera verbal", que "el Gobierno ha mirado con sumo desagrado semejantes actos que importan una violación injustificada del territorio de la República, practicada contra todas las reglas del derecho de gentes, no menos que una grave ofensa a los intereses del comercio lícito y de la libre navegación fluvial" ([6]).

Se refuerza la acción diplomática con el envío del Dr. Octavio Lapido quien se ve embarazado por la exigencia de Mitre de que se presentasen pruebas escritas, y es en esa circunstancia en que se intercepta entre otra correspondencia una carta autógrafa del general Flores al coronel Manuel Carabajal invitándole a participar de la revolución que se halla preparando. Esto obliga a Mitre a dar seguridades de que "en ningún caso el general Flores sacaría hombres ni otros elementos de Buenos Aires; que se habían tomado ya medidas en ese sentido y que se impartirían órdenes a los gobiernos de Entre Ríos y Corrientes para que observasen igual conducta".

Estas gestiones retardan pero no anulan los propósitos del caudillo oriental y en 1862, como consecuencia de su propósito de invadir la República, se produce el primer incidente.

El 25 de abril, nuestro Ministro de Hacienda, Antonio María Pérez, invita a su colega de Buenos Aires, Norberto de la Riestra, a operar en común la destrucción del arrecife de Corralito que situado algo al Sur de los puertos de Salto y Concordia establecía un obstáculo a la navegación. El 1º de mayo se recibe una contestación afirmativa sobre la idea, pero estableciendo la conveniencia de diferir la ejecución de las obras hasta la elección del nuevo gobierno nacional. En el intervalo podrían prepararse los planos del proyecto.

El 20 de abril de 1863, cumplidas las circunstancias aducidas, el gobierno oriental tuvo conocimiento que Buenos Aires había despachado la goleta de guerra *San Juan Bautista* para dar comienzo a los trabajos que debían realizarse en común; recién el 30 informó el canciller argentino Rufino de Elizalde a su colega oriental del hecho, llegando la comunicación a Montevideo entre el 2 y el 4 de mayo.

Frente a tal circunstancia, nuestro Canciller Juan José de Herrera, instruyó a su representante en Buenos Aires, Dr. Andrés Lamas, en nota del 1º de mayo, para que presentase la correspondiente reclamación al gobierno argentino, justificada en los antecedentes: invitación uruguaya, postergación del proyecto a solicitud argentina y luego el envío, sin previo aviso, de un buque militar a realizar por sí mismo una obra "de interés común, encontrándose el obstáculo en aguas comunes".

Precisaba el canciller oriental: "Escoger las actuales circunstancias para dar principio a la obra, mandando un buque de guerra a ese fin, que fondea precisamente en el punto por donde han tenido lugar los desembarcos de los malhechores encabezados por

Flores, salidos de Buenos Aires, y hacerlo sin aviso siquiera de este Gobierno que había hecho aquella invitación, es un hecho que debe llamar nuestra atención y no podemos permitir a lo menos, que en aguas nacionales opere sin permiso y sin concurso nuestro, un Gobierno extranjero".

Actitud perfectamente lógica; desconfianza perfectamente justificable. El Ministro Elizalde contestó que: "El Gobierno Argentino ha estado en su más pleno derecho para mandar un buque de guerra á destruir los escollos que entorpecían la navegación del Uruguay en el territorio fluvial argentino".

Lo que había en el fondo de la actitud argentina, dice Aureliano G. Berro en la obra que se cita en la nota 6, era lo que dejaba entrever la primera nota de nuestra cancillería: favorecer los desembarcos de los revolucionarios orientales que por diversos puntos del litoral se realizaban en esos días, multiplicando las atenciones de nuestro gobierno y desconcertando sus planes para asestar con mayor acierto los golpes".

Comprendiendo nuestro gobierno que por la vía diplomática no obtendría satisfacción a su reclamo, despachó el vapor de guerra *"Villa de Salto"* que fondeó junto al *San Juan Bautista,* subiendo a bordo su comandante e intimando la suspensión de los trabajos hasta tanto se concertara un acuerdo entre los dos gobiernos".

Esta decidida acción del *Villa de Salto* paralizó la acción de apoyo a los revolucionarios confiada al *San Juan Bautista.*

El incidente de Corralito es un episodio en el rosario de hechos con que Mitre concretó su ayuda a Venancio Flores y merced a la cual éste pudo invadir la República el 19 de abril de 1863 con la llamada "Cruzada Libertadora". A bordo de una simple ballenera y acompañado de sólo tres personas, el coronel Francisco Caraballo y dos sargentos, aproa la desierta costa uruguaya en el arroyo de Caracoles e inicia una nueva contienda en la que se desangra el pueblo oriental en doloroso tributo a la puja de intereses nacionales y extranjeros. Para cortar sus raíces exóticas, el gobierno no contaba sino con dos buques, como se ha puntualizado: el *General Artigas* y el *Villa de Salto.*

Dos días después de su intervención en Corralito, el último ha de ser protagonista en otro difícil suceso, cuando las autoridades nacionales tuvieron conocimiento que el vapor mercante argentino *Salto* que hacía la carrera entre puertos del río Uruguay, transportaba un contrabando de armas. Al llegar a Fray Bentos, amadrinándose al *Villa de Salto* para el cual transportaba una carga de carbón, el comandante de éste, Mayor de Marina Juan José Erausquin, le somete a revisación encontrando varios cajones de armas y municiones. Reducida a prisión la tripulación de la nave argentina, el *Villa* marcha con ella a Montevideo.

Evidentemente, asistía todo derecho a la autoridad uruguaya para el procedimiento cumplido. El barco de pabellón argentino había sido abordado en aguas uruguayas llevando un contrabando

de guerra. No obstante, y con el deseo de evitar conflictos con un gobierno cuya conexión con el jefe revolucionario Flores era indudable, "el gobierno de Berro ordenó la restitución del barco a su armador, bajo fianza de presentarlo cuando le fuese requerido y quedar sujeto a las resultancias del sumario que había empezado a instruirse, y también autorizó la entrega de los pertrechos de guerra al Gobierno argentino en el caso de resultar fundado un rumor circulante, según el cual esos pertrechos iban consignados no a Flores sino a las autoridades entrerrianas" ([7]).

Nuestro representante en Buenos Aires recibió instrucciones de dar y solicitar explicaciones. Pero como la intención del Canciller Elizalde era mantener el incidente en un clima de violencia, no concedió audiencia al Dr. Lamas y en cambio se dirigió directamente por nota a nuestro Ministro de Relaciones Exteriores: "Buenos Aires, 8 de junio de 1863. La violencia contraria a todo derecho, ejercida por el vapor de guerra oriental "Villa de Salto", contra el vapor paquete argentino "Salto", obliga al Gobierno oriental a condenar altamente este escandaloso atentado, y el abajo firmado, ministro secretario de Estado en el Departamento de relaciones exteriores de la República Argentina, por orden de su Gobierno, tiene el honor de dirigirse á S.E. el señor ministro de relaciones exteriores de la República Oriental del Uruguay, pidiéndole al gobierno oriental una pronta y solemne reparación para vindicar el ultraje, castigar el delito que resulte y acordar las indemnizaciones debidas. El abajo firmado aprovecha la oportunidad... etc. Rufino de Elizalde" ([8]).

La nota constituía un virtual ultimatum, de tono descomedido, al que debía darse respuesta sin mengua de la dignidad nacional; para ello, por nota del 13 del mismo mes se instruyó al Dr. Lamas proponer al gobierno argentino el arbitraje de una nación amiga, cualquiera que fuese. Probaba de esta manera su confianza en la rectitud y en el derecho con que había procedido.

El gobierno de Mitre, tras un cambio de negociaciones, contestó con un nuevo ultimatum concebido en términos más duros:

1º. Pública condenación por el gobierno oriental de la violencia cometida contra el "Salto".

2º. Destitución del comandante del *Villa del Salto* y sometimiento a juicio para deducir castigo.

3º. Entrega en el puerto de Fray Bentos de los cuatro cajones "secuestrados" al *Salto*.

4º. Saludo por el *Villa de Salto* con 21 cañonazos al pabellón argentino en dicho puerto. Un vapor de guerra argentino estaría presente para contestar el saludo.

5º. Restituir a los particulares los efectos tomados en el *Salto*, liberación de los apresados y pago de los daños y perjuicios que determinara la justicia.

El gobierno oriental replicó: Con respecto al primer punto: Que no hubo agravio al pabellón argentino y que el contrabando apresado era doble, de guerra y aduanero; si el primero podía dis-

cutirse, el segundo no, lo que daba mérito a la aplicación del reglamento de aduana que establecía el principio de la detención del buque y conducción al lugar del juicio por contrabando.

Con referencia al 2º punto del ultimatum, que nuestras leyes impedían condenar sin juicio; acerca del 3º, que ya había sido satisfecho y sobre el último, que lo solicitado importaba la sustitución de los tribunales competentes por el gobierno argentino. Y terminaba proponiendo se sometiera la cuestión al arbitraje de la Reina de Inglaterra, del Emperador de Francia o del Brasil, de los reyes de Italia o del Portugal o Bélgica.

Entre tanto, el día 16 (junio 1863) llegaba de Salto a manos del gobierno el sumario instruido y se designó una comisión compuesta por los juristas más eminentes: Eduardo Acevedo, Joaquín Requena, Florentino Castellanos, Antonio Rodríguez, Vicente Fidel López (argentino), Manuel Herrera y Obes y Jaime Estrázulas, a fin de que se pronunciasen sobre las siguientes cuestiones: 1º) Donde, en qué punto, de qué manera es permitido por la ley de las naciones visitar un barco mercante extranjero? 2º) ¿Podría, con arreglo a esa ley, ejercer el derecho de visitar en el lugar en que se efectuó la del mercante "Salto"? 3º) El caso de éste, ¿es de aquellos en que la ley permite poner en práctica el derecho de visita? 4º) Esta: ¿se hizo con sujección a lo admitido para cuando se practica?

No obstante que esta comisión de juristas estuviese integrada por algunos elementos no afectos al régimen de gobierno vigente y por un argentino, su respuesta fue unánimemente favorable a la corrección de procedimientos y aplicación de normas de derecho.

Con referencia a la consulta sobre si había existido razón para detener los artículos de guerra transportados y someter a juicio al Sr. Melchor Beláustegui que se decía su dueño e iba a bordo del *Salto* precisaba la referida comisión que dicho señor le hizo notar al oficial Estoll de dicho vapor, que era en Fray Bentos desde donde empezaba a haber real peligro por la presencia de fuerzas invasoras cerca de la costa. "Había, pues, decía el dictamen de los jurisconsultos, peligro grave e inminente de que las *armas y municiones remitidas por el gobierno argentino* cayeran en poder de las fuerzas enemigas con grave daño para el gobierno de la república; por nuestro concepto el comandante *del Villa del Salto* cumplió con su deber, trasbordando cajones del buque en que corrían peligro de ser sustraídos, al suyo, en donde, con toda seguridad, podía llevarlos a otro punto de la costa, poniéndolos salvos e intactos a la inmediata disposición de las autoridades argentinas, como resulta haberse hecho".

Contando con todos estos elementos favorables, el gobierno oriental instruyó a su Agente Confidencial en Buenos Aires para que estableciese negociaciones con el gobierno del general Mitre. "Pero como lo que quería el gobierno de Mitre era voltear a Berro y colocar en su lugar a Flores, recibió orden la escuadrilla de Martín García de ejercer represalia sobre los barcos de la marina orien-

tal encargados de la vigilancia de los ríos, siendo en el acto capturado, como consecuencia de esa orden, el *General Artigas*". ([9])

El apresamiento se efectuó en aguas uruguayas (21/VI/863), sin que su comandante, Santiago Baldriz, opusiese resistencia alguna al intimársele rendición.

No quedaba a la dignidad del gobierno oriental más medida honorable que interrumpir sus relaciones diplomáticas con el argentino, lo que así fue decretado por el Consejo de Ministros el día 23, mientras el pueblo montevideano, movido de justa indignación, apedreaba la casa del cónsul argentino hasta obligarle a quitar el escudo de su país, hecho que se menciona por ser uno de los elementos introducidos en el protocolo de reanudación de relaciones firmado el día 29. Los otros términos del mismo establecían: El gobierno argentino declaraba su confianza en la rectitud de los tribunales uruguayos para juzgar la conducta del Comandante Erausquin, el cual sería separado de su cargo a ese efecto; se daba por satisfecho con la devolución de los efectos apresados, así de particulares como oficiales, reconociéndose el principio de acordar las indemnizaciones que correspondieran y, por último, con la advertencia de que no hubo agravio al pabellón argentino con el apresamiento del *Salto* ni al oriental con el del *General Artigas,* cada gobierno saludaría al del otro, ceremonia que fue cumplida en el puerto de Fray Bentos.

Finalizadas las negociaciones diplomáticas, el jefe de la fuerza argentina, Murature, hizo saber al comandante del *General Artigas* que quedaba en libertad de acción y éste, sin esperar órdenes de su gobierno, dejó el fondeadero de Martín García y se dirigió a Montevideo agravando su conducta de cuando se le intimó detención la que cumplió con una pasividad indigna. Sometido a Consejo de Guerra, se le confina en el Fuerte de San José. Al dar cuenta de la pena, decía el Ministro de Guerra y Marina al Jefe del Estado Mayor: "Un buque de guerra a quien cubre el pabellón nacional no obedece sino a las órdenes del Jefe del Estado Mayor, y el Jefe que lo manda debe, por honor a las armas, estar pronto en todo momento a sucumbir primero que a mancillar los colores de la patria. El comandante del vapor "General Artigas", sargento mayor don Santiago Baldriz, además de incurrir en otras faltas, obedeció con mengua de la dignidad nacional una intimación hecha por buques extranjeros".

Los hechos relatados, la prosecución de la lucha desatada por la invasión de Venancio Flores y el convencimiento del gobierno oriental de que era factible el envío de nuevos recursos a los revolucionarios, desde el país vecino, decidieron a las autoridades uruguayas a crear una escuadrilla, tarea que encomienda a la Capitanía del Puerto de Montevideo por decreto del 8 de setiembre de 1863:

El Presidente de la República ha acordado y decreta:

Art. 1º — Declárase anexado á la Capitanía del Puerto de Montevideo las atribuciones de la Dirección General de Marina del modo y forma establecidos en el Tratado 2º, Título 2º de las Ordenanzas Generales de la Marina.

Art. 2º — El Ministro de Estado en los Departamentos de Guerra y Marina queda encargado de la ejecución de este Decreto.

Art. 3º — Comuníquese a quienes corresponda y publíquese.

BERRO. — *Luis de Herrera.*

Se adquirieron el vapor *Treinta y Tres,* un pontón y algunos barcos menores, destinándose el primero como lugar de detención de presos políticos.

En el mismo año, el *Treinta y Tres,* el mejor de todos los barcos, fue vendido en 97.000 pesos. ([10])

Como dato curioso, el Cap. de Navío Francisco P. Miranda anota en el trabajo que se menciona en Nota 10, cual era el racionamiento que tenían las tripulaciones de la época: "24 centésimos por día, 3/4 libra galleta, 2 id carne; 1 cuartillo vino; 3/4 onzas de arroz; 3/4 de garbanzos; 2 id café, 3/4 id azúcar; 1 1/2 id porotos; 2 libras grasa, por día cada 50 hombres; 1 libra de aceite, id. id.; 1/2 libra velas por día y por buque; sal y pabilo para las lámparas cuando se necesite" ([10]).

6. – La enseñanza náutica

Otra iniciativa interesante de la presidencia del Dr. Berro fue la creación de un Colegio de Náutica, mediante la aprobación por el Poder Legislativo, el 28 de mayo de 1863, de la siguiente ley:

El Senado y Cámara de Representantes... etc.:

Art. 1º — Autorízase al Poder Ejecutivo para la creación de un Colegio Náutico de Guardias Marinas, Pilotos y marineros nacionales.

2º — El Poder Ejecutivo presentará el presupuesto de los gastos que demande el establecimiento del Colegio a que se refiere el artículo anterior, y propondrá la creación de los recursos que fuesen necesarios.

3º — Comuníquese al P. E.

Sala del Senado, en Montevideo á 28 de Mayo de 1863. ([11])

El 15 de julio, la ley recibía sanción del Ejecutivo (Berro y L. de Herrera). La creación de un instituto que impartiese enseñanza especializada en condición adecuada para organizar una marina militar eficiente, no deja de llamar la atención, pues mientras se

mantenía una fuerza naval de escasa significación, se le quería dotar de una base técnica a la formación del personal. Bien es verdad que esta inquietud no era nueva; tenía honda raigambre en el tiempo.

El antecedente más lejano se sitúa en la época del coloniaje, casi al fin de la dominación española. Si bien tiene un carácter indirecto y no logró ninguna consecuencia práctica en nuestro medio, pone de relieve la aparición de un hecho que era consecuencia del ambiente marítimo desarrollado en que se ubicaba Montevideo.

La iniciativa de creación de una Escuela de Náutica en el Río de la Plata, se debe al Consulado de Comercio de Buenos Aires; habiendo merecido la aprobación del Virrey, Marqués de Avilés, abrió sus puertas el 25 de noviembre de 1799 en aquella ciudad, enviándose a Montevideo ejemplares sobre la convocatoria para "maestros directores".

La interesante idea fue objetada por el jefe del Apostadero montevideano, D. José de Bustamante y Guerra, sólo por cuestiones de forma: no habérsele interpuesto la consulta que debía recabársele de acuerdo a las Ordenanzas Generales de la Armada.

El segundo antecedente, más directo y vernáculo, se sitúa en la época de la dominación lusitana y tiene por promotor a un ciudadano muy ligado al ambiente marítimo: el Dr. Lucas José Obes *. Su nombre e iniciativa están ligados a la reorganización del Consulado de Comercio de Montevideo, a la erección del faro de la isla de Flores y al ordenamiento del Resguardo Marítimo con su dotación de embarcaciones de vigilancia; demostraciones vocacionales que se repiten más tarde como Ministro de la Administración del Presidente Rivera, con su empeño en el ordenamiento del cabotaje nacional y en el balizamiento de las aguas de la República.

Durante su actuación como Prior del Real Consulado concretó la creación de una Academia de Náutica definida por el historiador Mario Falcao Espalter como una "Escuela científica de comercio y navegación. Penetrado de la altísima importancia de Montevideo como avanzada centinela del Plata, deseoso de quitar a Buenos Aires la capitalacía contra la cual conspiró de acuerdo con los juristas de 1808 dirigidos por él mismo, no cejó en sus afanes hasta que obtuvo de Lecor el auto de erección de la Academia de Náutica previa aprobación de la Junta de Cónsules" ([12]).

Desde Octubre de 1817 a julio de 1818, Obes dedicó activos empeños a la instalación de la Academia, dedicándole todos los recursos necesarios.

Se alquiló la casa de la Sra. Margarita Oribe de Lasala; se adquirió una "aguja de marcar" y dos cartas náuticas; a Pablo Borrás, "once cartas hidrográficas y un Macarte"; una colección

---

* Anexo I, Doc. 17.

de tablas náuticas de Mendoza, seis pizarras para otros tantos alumnos iniciadores de los cursos.

No hay información precisa de cómo se organizaron éstos, quienes fueron los profesores y qué asignaturas impartían. Se sabe, sí, que al finalizar el año 18, en la lujosa sala del Tribunal de Comercio, con asistencia del Capitán General, Carlos Federico Lecor, barón de la Laguna, del Gobernador Intendente, Sebastián Pinto de Araújo Correa y autoridades consulares, se efectuó un acto público en el cual se dio lectura al resultado de los exámenes y se distribuyó los premios a los alumnos, todo aderezado con los discursos de práctica.

Luego se suceden los años gloriosos de la independencia nacional que no permitieron dedicar esfuerzos a actividades tan especializadas.

El 29 de marzo de 1832, aquel hombre de superior cultura que fue Dámaso Antonio Larrañaga presenta al Senado que integra, un proyecto "relativo a los estudios públicos universales", por el cual se crearían dos cátedras y una "Academia Militar de Estudios necesarios a los individuos del Ejército y la Armada", donde se enseñarían "las matemáticas y especialmente... arquitectura y fortificación, la astronomía practica y la navegación". El plan del sacerdote no es llevado a la práctica en su totalidad.

Luego vienen los años de la Guerra Grande en los que hay destruccion; pero no tardaría en resurgir la inquietud por la enseñanza náutica, merced a los perseverantes esfuerzos de un docente español que comenzó actuando en la prestigiosa institución privada de los Padres Escolapios. Sea que lo impulsase la vocación o el interés pecuniario, la República debe a D. Antonio Torres y Nicolás la organización e implantación de la enseñanza náutica en el citado colegio, primero; en la Universidad, después.

En el acta de la sesion del Consejo Universitario del 5/III/856, celebrada bajo la presidencia de D. Manuel Herrera y Obes, se consigna el informe de una comisión designada por gestión de D. Antonio: "Señores del Consejo Universitario. La petición de D. Antonio Torres y Nicolás se reduce á pedir se le permita dictar un curso de Pilotaje en el Colegio de los Padres Escolapios, ofreciendo presentar los alumnos á examenes anuales, y no exigiendo por su travajo otro emolumento que el que estipule con cada alumno. Dicha solicitud vine acompañada de certificado de haber cursado todas las materias que componen el curso. Aunque lo que se solicita no está enteramente de acuerdo con lo que establece el Código Universitario, veo sin embargo que en vista de la utilidad incuestionable del curso que pretende dar el Sr. Torres, y las escaceses del Erario Nacional, el Consejo debe hacer lugar á lo que se pide, debiendo el peticionario acreditar su suficiencia en un éxamen que deberá prestar ante una Comisión nombrada al efecto — Enrique Muñoz. — Puesto en discucion el anterior informe y reconociendose la conveniencia del curso propuesto, el Consejo aprobó por unanimidad el dictamen de la Comisión y

autorizó al Sr. Rector para el nombramiento de personas idoneas ante quienes debería el peticionario rendir las pruebas de suficiencia requeridas para el Profesorado" ([13]).

Un año más tarde, el Dr. Eduardo Acevedo informaba que el Colegio de los Padres Escolapios tenía un amplio plan de estudios; en 3er. año se impartían conocimiento de náutica. ([14]).

El éxito alcanzado estimula al profesor español quien, en mayo de 1860 solicita autorización para establecer un Aula de Náutica en colegio a su cargo, gestión que el Consejo Universitario remite a resolución del Poder Ejecutivo. El Ministerio de Gobierno, el 2 de junio de 1860 contestó "no encontrar embarazo en que se le autorice para dictar el curso de Náutica que propone, bajo las prescripciones establecidas por los Reglamentos Universitarios" ([15]).

Según el Art. 1º del Reglamento, los aspirantes deberían tener 16 años cumplidos, buena conducta moral y política, saber leer y escribir; conocimientos de gramática castellana y dominio de las 4 operaciones fundamentales.

El estudio teórico-práctico se fijaba en 2 años. En el primer año se enseñaría Aritmética, Geometría, dibujo lineal y "Trigonometría plana logarítmica"; el segundo comprendería: Trigonometría Esférica, Cosmografía, Pilotaje y dibujo hidrográfico. El costo de aprendizaje era de 200 patacones.

Un año más tarde, Torres y Nicolás trata de incorporar su aula a la Universidad, según informa el acta de la sesión celebrada por la Sala de Doctores del 18 de julio de 1861. El Consejo encuentra dificultades para acceder a lo solicitado. ([16])

Mientras la gestión sigue su curso, anota Torres y Nicolás en su libreta: "El día 13 de diciembre de 1862 a las 12 hs en punto de la mañana, en el Salón de la Universidad, estando reunidos en la mesa el Sor. Vice Rector, Dr. D. Laurentino Ximénez, el marino D. Anacleto Solloso, segundo comandante del bergantín español "Gravina" (a lugar de su comandante D. Domingo Medina de Martin por estar enfermo), el catedrático y el Sor. Secretario D. Martín Berinduague, se procedió al examen de los alumnos de Náutica".

Estos eran: Adolfo Pérez en 2º año; José Mª Sánchez de 21 años, Enrique Cabella, Carlos Otero y Juan Sánchez de 16; Antonio Lenzi de 15 y Joaquín Suárez, de 17, en primer año El último era hijo del austero patricio de igual nombre que habiendo dejado su fortuna en la aventura de crear una patria independiente, vivía de la pensión acordada por la Cámara de Representantes en sesión del 9 de julio de 1861. Su hijo hizo una brillante carrera.

En 1862, el tesón del docente español logró algo más: un decreto del gobierno del mes de marzo estableciendo una subvención mensual al catedrático, "con la obligación de enseñar esta ciencia a seis jóvenes de familias pobres á quienes el Gobierno costeará los útiles y obras necesarias en los dos años de estudio". Era una consecuencia del convencimiento del titular del Ejecutivo

"de las ventajas del establecimiento de la clase de Náutica" y de su disposición "de llegar adelante la idea de proteger este estudio, que abre una nueva carrera a la juventud que hoy se educa" ([17]).

Todavía en 1863 el tesonero Don Antonio solicitaba del gobierno se le ampliase la subvención o el número de alumnos subvencionados, aspiración que mereció un informe desfavorable del Consejo Universitario entendiendo que la Universidad tenía demasiadas carencias generales, las que obstaban a preferencias.

El aula de Torres y Nicolás deja de funcionar, pero entonces surge la iniciativa de otro ciudadano español, capitán y piloto de altura, don Jaime Estapé, que propone el establecimiento "de un colegio Náutico flotante de Guardias Marinas, pilotos mercantes y marineros del país", recogido por el gobierno de Berro, según se ha informado al comenzar este numeral.

En la discusión parlamentaria de la ley se aprecian aspectos interesantes: se habla de la pobreza de los recursos nacionales —un argumento que ha acompañado invariablemente a toda preocupación de mejorar la situación naval del país—; de la necesidad de que aquellos jóvenes que optasen por la marina militar "sienten plaza en los buques de guerra de cualquier Nación y allí se instruyan debidamente"; de que la habilitación de un buque nacional para impartir enseñanza "parece una hermosa idea y nada más", en lo cual el legislador preopinante no andaba muy errado. Casi un siglo más tarde, las prácticas de fuego se hacían a bordo de nuestros cruceros adoptando un fusil al tubo de un cañón... ([18])

El proyecto no pudo realizarse. Un mal mayor que las dificultades económicas hizo naufragar la iniciativa: el 19 de abril de 1863 el general Venancio Flores había invadido la República y la paz, era de construcciones, sobreviene dos años más tarde.

Transcurren 11 años y por tercera vez corresponde a un súbdito español avivar la iniciativa de la enseñanza náutica. El 7 de julio de 1874 se instala el aula correspondiente bajo la dirección del Teniente de Navío de 1ª clase de la Armada Española, D. Nicolás Maratto. "El 30 de enero de 1877 tuvieron lugar los exámenes, ante una comisión presidida por el Capitán General de Puertos, Coronel Ernesto Courtin y formada por los alféreces de navío Ignacio Fernández de Flores, perteneciente a la marina española, J. Corridi de la armada italiana y Francisco Ignacio Pereira da Cunha de la brasilera. El almirante de la escuadra de esta nacionalidad, Barón de Alagoas, con su estado mayor, presenció también estos exámenes.

"En ellos obtuvieron clasificación de "sobresaliente" los alumnos Eduardo J. Miranda, Federico Abadi, José Travieso, Pantaleón Juanicó, Inocencio Acosta y Arturo Tebot, y de "aprovechados", Jaime Salas, Antonio Molins, Jacinco Acuña, Alejandro Roca y Juan A. Santos" ([19]).

En 1878 los cursos están a cargo de Amabilio Villalpando, oficial 1º de la Capitanía de Puertos; el 13 de octubre del año anterior, el Ministro Vázquez había aprobado el Reglamento confeccionado

por Villalpando por el cual se impartía enseñanza para las marinas militar y mercante. Los cursos para la primera tenían una duración de 4 años, y aprobados los exámenes el alumno debía gestionar el nombramiento de Guardiamarina de 2ª clase y destino en un buque de guerra nacional o extranjero. "Hecho un viaje de ultramar —disponía el Reglamento— justificada su buena conducta y aprovechamiento en la práctica de navegación, será ascendido á guardiamarina de primera clase; después que vuelva á hacer un segundo viaje, como el primero, á su regreso, será ascendido á teniente segundo de marina. Los ascensos posteriores se conseguirán por antigüedad, y algunos por elección atendiendo á méritos contraídos". ([20])

La creación de una escuela especializada en la enseñanza de las ciencias náuticas, pues, es idea que se renueva persiguiendo el propósito de la formación de una marina militar. Ninguna reseña es más ilustrativa al respecto que la exposición formulada por el Dr. Anacleto Dufort y Alvarez * en la 67ª sesión del Honorable Consejo de Estado (26 de setiembre de 1898) para fundamentar su proyecto de creación de una Escuela Naval. Por los conceptos vertidos se justifica su transcripción "in extenso".

El proyecto de Dufort y Alvarez establecía:

"El Consejo de Estado en uso de sus facultades legislativas,

Decreta:

Art. 1º — Autorízase al Poder Ejecutivo para la creación de una Escuela Naval Militar destinada á la instrucción de los aspirantes á Guardias Marinas y marineros nacionales.

Art. 2º — El Presupuesto de Gastos que demande el mantenimiento de la Escuela y que el Poder Ejecutivo haya de someter á la sanción legislativa, será proyectado con las trasposiciones consiguientes, dentro de los recursos votados en el Presupuesto General de Gastos, para el sostenimiento de la Escuadrilla Nacional de Guerra.

Art. 3º — Comuníquese, etc.

Montevideo, Septiembre 26 de 1898. Anacleto Dufort y Alvarez."

Iniciando la fundamentación de este proyecto, expresaba su autor: "La iniciativa actual que ha motivado este proyecto nació en el seno de la Comisión de Presupuesto, al tratarse el General de Gastos, con la aprobación de todos sus miembros;...

"Un distinguido compañero, un viejo patriota, el señor Consejero Mario Pérez, tiene la pretención de sostener que toda iniciativa que importe un adelanto moral ó material en el Río de la Plata, ha nacido siempre en este pedazo de tierra. Si es esto una

* Anexo I, Nº 5.

vanidad local, me acuso de ella, pues comparto sus opiniones, y la que se refiere á la fundación de una Escuela Naval puede citarse en abono de aquella creencia.

"En efecto, sin hacer caudal de diversas tentativas hechas en tal sentido ni de aspiraciones expresas de muchas de nuestras repúblicas, quienes, como lo creo hoy, creyeron entonces que en el mar está el porvenir de nuestra patria, recordaré que esa aspiración se tradujo en ley en 1863, bajo el gobierno de don Bernardo Berro, es decir, once años antes de instalarse ó fundarse la Escuela Naval Argentina, que se instaló en 1874, en la "Rossetti", creo, antes de ocupar la "Chacabuco". Probablemente aquella ley no pudo ser llevada á la práctica por el estado de guerra en que se encontraba el país.

"Exactamente á los diez años... en 1873, bajo el gobierno del Dr. Ellauri, revivió aquella iniciativa con la ley que creaba la Escuela de Marina Nacional que corrió la misma suerte que cupo á la de la década anterior.

"Por fin, el 13 de octubre de 1877, si bien con muy escasos elementos, se fundó nuestra primer Escuela de Marina, *que vivió tres años bajo el filo de las economías*, elegida como víctima precisamente por las veleidades del derroche. Esa primer escuela fue dirigida por el Teniente de Marina don Amabilio Villalpando, y luego por el señor Nicolás Marotto.

"Bajo el Gobierno del señor Teniente General don Máximo Tajes, en 1889, por iniciativa del Ministro del ramo, que lo era entonces el General don Pedro de León, se decretó la fundación de una Escuela de Náutica, anexa a la Academia Militar. La expectativa de la lucha presidencial que sobrevino hizo olvidar aquella disposición. Sin embargo, siendo Ministro el señor Teniente General don Luis Eduardo Pérez, por orden de éste se fundó la Academia de Náutica para guardias marinas y aspirantes que fue suprimida bajo la administración del seño.r Idiarte Borda, víctima por segunda vez del furor de las economías que parece tener extrañas preferencias con las Escuelas Navales. Esta última fue dirigida por el Comandante don Javier Gomensoro, y luego por el Teniente segundo de Marina don César Fournier.

"El ex-jefe de nuestra escuadra, coronel don Jorge Bayley, cuya dedicación y cuyo entusiasmo por la carrera que profesa, he podido apreciar, ha pugnado de un modo incansable por la creación de una Escuela Naval, redactando memorias, presentando o patrocinando proyectos y haciendo sentir su necesidad ante el Superior. La tentativa de 1877 tuvo su reglamento presentado por el teniente Villalpando, obra —según entiendo— debida en gran parte al señor Joaquín Travieso, padre de los ilustrados jóvenes de ese apellido.

"En la segunda época de la Escuela, el teniente Fournier y el de igual clase don Francisco Miranda, alertados por el Coronel Bayey, proyectaron respectivamente dos reglamentos con el patriótico intento de hacer viable la Academia de Náutica, que lan-

guidecía por falta de elementos. Hoy mismo, el Poder Ejecutivo tiene á su estudio un proyecto de reglamento para la Escuela Naval Militar, formulado por el Tte. 1º de Marina, don Federico García Martínez, cuyo proyecto he tenido ocasión de juzgar personalmente, como asimismo la indiscutible competencia de su autor. Ese trabajo puede dar base seria para la reglamentación de un verdadero instituto de marina.

"La prensa nacional de todos los matices, en todo tiempo, de una manera intermitente, cada vez que la reflexión ha podido proyectar su luz en nuestras vorágines políticas, ha prestigiado y ha pedido la fundación de una escuela naval. En iguales intermitencias y con no menos calor, ese pensamiento ha tenido voz en el cuerpo Legislativo... El actual Jefe Político de la capital, don Rufino Domínguez, siendo diputado y al discutirse, creo, el presupuesto de 1895, pronunció un elocuente discurso cuya parte principal traducía esa aspiración. No hace muchos días que el ilustrado consejero don Juan Gil, en este mismo recinto, incluía la fundamentación de una escuela naval entre las reformas de trascendental urgencia... No es aventurado suponer que una de las principales causas de no haberse llevado á la práctica lo resuelto por leyes y disposiciones citadas, sea la circunstancia de no haberse pronunciado simultáneamente sobre los recursos que su realización demanda".

Luego de otras consideraciones sobre este tema de los recursos, enfoca otras cuestiones de interés: "Por mi parte, no es sin hondo disgusto que veo figurar en las partidas del presupuesto de nuestras naves de guerra, *prácticos y pilotos. La escuela naval haría desaparecer* en breve esas partidas *cuya supresión exige el decoro nacional.*

"No es halagador ver que sean la España, la Italia, la Inglaterra y hasta la Escandinava y el Imperio Moscovita los que proveen de prácticos, de pilotos y de capitanes á los barcos que navegan en nuestras propias aguas".

. . . .

"Pues bien; si viese hoy definitivamente establecida una verdadera escuela naval, sostendría que habríamos puesto sólidamente el pie en el porvenir; que allí están, que en ella estarán los inteligentes obreros que han de dar dirección y universal resonancia á la gran fuerza expansiva acumulada en nuestro país... Creada la escuela, si á ello hubiera contribuido en la mínima parte, vería colmada una de mis grandes ambiciones..."

A la prolija enumeración del Dr. Dufort y Alvarez habría que sumar aún los esfuerzos hechos por el Comandante de Marina y Capitán de Puertos, D. Ventura Silveira, quien un 5 de abril de 1883 decía al Ministro Máximo Tajes: "Secundando el elevado pensamiento de S.E. el Presidente de la República de formar una escuadrilla que sirva de núcleo á nuestra futura Escuadra Nacional destinada a hacer respetar nuestra jurisdicción marítima y demás cometidos que los intereses del país reclaman, el infrascri-

to ha creído su deber cooperar á tan laudable propósitos indicando los medios complementarios, á fin de que su realización se lleve á efecto de una manera digna ante propios y extraños.

"El que firma cree que obrándose con la seriedad que en iguales casos ha servido de norma á las demás naciones marítimas al organizar sus escuadras no se debe concretar á la adquisición de buques sinó también á la formación del personal que se destine para tripularlos estableciéndose las cátedras donde se instruyan los Oficiales tanto en la ciencia náutica como en la de las armas. El Oficial de guerra, además de los estudios concernientes á la navegación, debe conocer aquellos esenciales que se requieren en un caso de combate... En tal virtud, sólo convendría reinstalar la Escuela de Marina Nacional que está autorizada por ley de 15 de julio de 1863, cuya escuela habiendo [se] instalado por disposición del Gobierno Provisorio en 1º de Marzo de 1878, cesó por motivos de economía a principios de 1880..."

La documentada exposición del Dr. Dufort y Alvarez, si pudo interesar al Consejo de Estado, no tuvo las consecuencias prácticas que entusiasmaron al orador. Y termina el siglo XIX sin que el país contase con un instituto de enseñanza náutica estable, para responder a las exigencias de un Estado marítimo que a lo largo de setenta años sabía, a través de renovados sucesos, de la necesidad de contar con una Armada Nacional de la cual, un instituto de enseñanza, era imprescindible a su fundamento profesional.

7. — Nuevas violaciones de aguas nacionales (Ag-Nov. 1863)

En la convicción de contar con la mala voluntad del gobierno de Mitre, la conducta internacional del Dr. Berro durante toda su presidencia fue extremar las medidas de celosa neutralidad; en lo interno, dentro de lo que permitía el mal estado de las finanzas, vigilar el extendido litoral del país. Se ha mencionado ya la decisión de crear una fuerza naval, a cuyo efecto se adquirió el ex-vapor de guerra americano "Rolawsky" al que sin cambiar de nombre se despacha a Paysandú en mayo de 1863, llevando armamento, municiones y vestuarios, parte de lo cual se trasborda al *Villa del Salto* para ser transportado al puerto de este nombre.

Además de estas dos naves se contaba también con el vapor *General Artigas*. Pero así como esta reducida armada era insuficiente para paralizar la intervención de otra más poderosa, infructuosa era también la neutralidad adoptada ante la política mitrista.

Apenas resueltos los conflictos de Corralito y detención del "Salto", se envía a nuestra representación diplomática en Buenos Aires copiosa documentación de la ayuda prestada a la expedición invasora de Atanasildo Saldaña y Federico Varas, desembarcada en Fray Bentos en agosto de 1863. El sumario instruido por el ge-

neral Diego Lamas probó de manera irrebatible la intervención del buque de la armada argentina *Pampero*. Se supo: 1º) Que el embarque se realizó en el puerto de Buenos Aires en pleno día; 2º) Que la expedición era comandada por Atanasildo Saldaña acompañado por 70 hombres, aprox.; 3º) Que intentaron desembarcar en Martín García encontrando la oposición del jefe de la isla, por lo que acudieron al vapor de guerra *Pampero;* la artillería y fusiles pertenecían al 2º Batallón de Línea de Bs. Aires.

El gobierno oriental hizo pública toda la documentación de que disponía, lo que obligó al gobierno argentino a disponer una investigación que remitió al nuestro, quien acusó recibo sin comentarios; pero el 23 Nov. se vio en la necesidad de denunciar la "convivencia impune con don Venancio Flores y su expedición... El comandante del vapor de guerra argentino *Pampero* es cómplice y cooperador de la guerra que se hace a las autoridades y al orden legal de la República..." solicitando "el envío de nuevas y severas órdenes a la escuadra argentina estacionada en las proximidades de las costas orientales... sin lo cual el gobierno uruguayo se vería, contra su deseo, en el deber de prohibir el acceso de buques argentinos a sus aguas y costas".

Tres meses más tarde, otra expedición de apoyo a Flores salía de Buenos Aires al mando del coronel Rebollo. Esta vez pudo la escuadrilla oriental operar eficazmente, obligando a los expedicionarios a desembarcar en islas y tierra argentina, hasta donde fueron perseguidos por el *Treinta y Tres* al mando del general Lucas Moreno, obteniéndose la rendición de algunos grupos revoltosos, además de la incautación de nutrida documentación.

La expedición del general Moreno molestó al gobierno argentino quien envió a D. José Marmol como Agente Confidencial para dar solución al incidente; sus exigencias no podían ser satisfechas por el gobierno nacional sin mengua de su decoro, por lo que aquel rompió "ex-abrupto" sus relaciones, con lo cual —según comentario de D. Aureliano Berro— quedaba en libertad de acción para implantar *medidas coercitivas* "precursoras de las represalias con que nos aplastaría poco más tarde... Así, antes de cumplirse una semana de la ruptura, el 20 de diciembre, el jefe político de Soriano don Juan María Braga comunicaba que el día anterior el vapor "Gualeguaychú" había conducido a Fray Bentos al revolucionario don Federico Varas con un grupo de enganchados; y que poco más tarde había llegado al mismo punto una goleta remolcada por el vapor de guerra "25 de Mayo" llevando otro grupo. Y entre tanto se había fortificado la isla Martín García, se aumentaba el ejército argentino... se armaban nuevos buques y se había puesto fin a la misión Marmol, sin contestar a la proposición de los gobiernos amigos o de sus representantes en el Río de la Plata que designase el mismo gobierno argentino" (21).

A efectos de buscar una solución, el gobierno oriental obtiene la mediación del representan inglés en Buenos Aires, Mr. Eduard Thornton, que también fue aceptado por Mitre y se de-

signa Ministro Plenipotenciario en Buenos Aires al Dr. Cándido Juanicó que no llega a actuar pues el gobierno argentino se negó a la suspensión de las "medidas coercitivas". ¿En qué consistían? En prohibir al gobierno oriental la libre navegación de nuestras aguas jurisdiccionales. En efecto, la Argentina, con su flota apostada en Martín García oponíase a que cualquier buque oriental transitara su canal, lo que implicaba aislar a la República con su litoral oeste.

La pretensión era tan insólita como inadmisible. "Nosotros necesitamos, como condición esencial de la autonomía con que figuramos entre las demás naciones —escribía el Canciller de Herrera a Mr. Thorton el 31 de diciembre— gozar de la integridad de nuestros derechos soberanos y territoriales. Es uno de éstos el dominio y uso indisputado de nuestras aguas y costas... Nuestro derecho no lo gozamos hoy: nos lo tiene arrebatado por razón del más audaz o del más fuerte, el gobierno argentino, y si pretendiéramos ejercitarlo —lo insinúa Vd. mismo— ahí estaría Martín García; ahí estaría la flotilla argentina que nos hostilizaría..."

El 1º de enero de 1864 llegaba a manos del Dr. Herrera una carta de Mr. Thornton informando haber conversado con Mitre, quien le había manifestado que si el gobierno de Berro prometía que el *Villa del Salto* no volvía a ser armado en guerra, el gobierno argentino se comprometía a no detenerlo en Martín García ni en Buenos Aires ni en parte alguno de su recorrido. Nuestro Canciller contestó al Ministro británico: "El gobierno argentino *nos concede* la libre navegación *por nuestras aguas* en favor de *un solo buque* de nombre bien determinado; y esto a condición de que juremos ante el Ministro inglés de *no armar* dicho buque en lo sucesivo... De la proposición del general Mitre resulta más clara que nunca la resolución, no sólo de apoderarse de nuestros vapores de guerra, pero aún de aquellos que navegan bajo bandera mercante, si previamente no obtienen un permiso especial del gobierno que preside aquel general" ([22]).

Ello era cerrar toda vía de negociación a la que el gobierno oriental estaba dispuesto, reconociendo que hubo violación del territorio argentino con la expedición a las islas del Guazú del general Lucas Moreno, por lo cual estaba decidido a dar satisfacción pero no al precio que se le pedía.

Dos meses más tarde de esta cambio de correspondencia llega a su término el período presidencial del Dr. Berro y dada la situación convulsionada en que se hallaba el país, se resuelve confiar el Poder Ejecutivo al presidente del Senado, D. Atanasio Cruz Aguirre, quien desempeña el cargo del 1/III/864 al 15 Feb. 1865.

8. – La intervención brasileña

El Imperio aún no se había resignado a renunciar a sus esperanzas de recobrar su ex-Provincia Cisplatina. En el "Jornal do

comercio", "Scevola", pseudónimo que parecía ocultar la personalidad del Ministro de Asuntos Extranjeros del Brasil, escribía: "Por lo que respeta al Estado Oriental del Uruguay o antigua Provincia Cisplatina, presa igualmente de tantas agitaciones y dificultades en el presente... si por ventura sus hijos más dedicados y más ilustrados apoyados por el sufragio universal... creyeran que les conviene más volver al gremio de la familia brasileña antes que dejar consumir la patria en la vorágine de las luchas... [no] podría dársele a esto el nombre de usurpación y de conquista, ni aún de anexión; sería cuando mucho una restitución..." ([23])

Tal pensamiento, por muchas otras manifestaciones repetidas, parece haber sido el soporte de la intervención brasileña en esta nueva lucha desatada por la invasión florista. Pretextos sobraban. En una Cámara joven y excitable, el 14/III/864 y en medio de la aprobación general, el Ministro de Marina exponía la necesidad de tener una fuerte flota en el Plata para preservar los intereses del Imperio. Y llevando adelante tal premisa, el 15 de mayo arribaba a Montevideo una división de cinco buques de guerra y varios navíos auxiliares, a las órdenes del Vicealmirante, Barón de Tamandaré.

Flores, que cuando la revolución de los Conservadores (agosto 1855) había solicitado la ayuda brasileña para restablecer la paz, ahora la necesitaba para vencer en la guerra. Y el Brasil estaba bien dispuesto a concederla.

Primer y decisivo paso en este camino fue el envío del plenipotenciario José Saraiva, a quien se solicitó explicación por aquella fuerza concentrada en Montevideo. Saraiva respondió con la presentación de 63 reclamos relativos a atropellos y crímenes que, según exponía, habían sido cometidos desde 1852. Exigía: 1º) Castigo inmediato de los criminales, impunes hasta el momento; 2º) Destitución y llamado a responsabilidad de los funcionarios policiales, culpables de abuso de autoridad; 3º) Libertad de súbditos brasileños enrolados compulsivamente en fuerzas orientales; 4º) Indemnización por los bienes confiscados o arrebatados a súbditos del Imperio.

Bien se aprecia la irrazonable y mala intención de las reclamaciones, a las que el gobierno oriental respondió en forma condigna, originando réplicas y contrarréplicas a las que puso fin una nota del negociador Saraiva del 4 de agosto que terminaba: "Y si dentro del plazo improrrogable de seis días, contados desde esta fecha, no hubiese el gobierno oriental atendido el reclamo del gobierno imperial, no pudiendo éste tolerar por más tiempo los vejámenes y persecuciones que sufren sus conciudadanos, teniendo indeclinable necesidad de garantirlos por cualquier modo, estoy habilitado para declarar a V.E. lo siguiente: que las fuerzas del ejército brasileño estacionadas en la frontera recibirán órdenes para proceder a represalias siempre que fueran violentados los súbditos de S.M. o amenazada su vida y seguridad, incumbiendo al res-

pectivo comandante providenciar en la forma más conveniente y eficaz, en bien de la protección de que ellos carecen.

"Que también el almirante barón de Tamandaré recibirá instrucciones para del mismo modo proteger con la fuerza de la escuadra a sus órdenes, a los agentes consulares y a los ciudadanos brasileños ofendidos por cualesquiera autoridad, o individuos incitados a desacato por la violencia de la prensa o instigación de las autoridades" ([24]).

El plenipotenciario omitía decir, explicando esta disposición de su gobierno de proteger a los súbditos brasileños, que ya en julio del año anterior el comandante Fidelis había traspasado nuestra frontera arengando a su contingente: "Brasileros, es tiempo de correr a las armas y despertar del letargo en que vivís... Viva el bravo general libertador! [Venancio Flores]. Y olvidaba consignar —como lo expresara el Canciller Juan José de Herrera contestando el ultimátum— "que los principales elementos de rebelión encabezados por don Venancio Flores eran como son hoy brasileños considerados por el propio Ministro de S.M. el emperador como *primer contingente para la invasión,* y que en el mismo parlamento brasileño se hacía ascender sin contradicción al número de 2.000".

El 9 de agosto el Canciller oriental contestó el ultimátum con altura y serenidad, exteriorizando dignidad nacional: "Para el gobierno de la república es la misma siempre la *razón* y la *justicia,* y la respetará y la sostendrá lo mismo en la discusión como ante la fuerza y la amenaza.

"Por eso es que he recibido orden de su excelencia el presidente de la república de devolver a vuestra excelencia, por inaceptable, la nota ultimátum que ha dirigido al gobierno.

"Ella no puede permanecer en los archivos orientales" ([25]).

El 20 de octubre de 1864, con un cambio de notas en la barra del Santa Lucía donde se hallaba a bordo del *Recife,* el barón de Tamandaré alió sus fuerzas a las de Venancio Flores y pasó una circular al cuerpo diplomático acreditado ante el gobierno oriental, informando que había intimado a sus autoridades la inmovilización de sus buques de guerra y solicitaba a los representantes extranjeros una total neutralidad negándose a transportar tropas o pertrechos de guerra en los barcos de sus respectivos pabellones. Y todo esto se hacía sin que existiese declaración de guerra.

El representante de Italia, Sr. Raffaelo Ulisse Borbolani contestó que la solicitud de la neutralidad invocada "supone un estado de guerra o al menos una declaración de bloqueo acompañada de todas aquellas formalidades y dilaciones que requiere el derecho de gentes... Me veo por lo tanto en el deber de declarar... que yo no puedo reconocer a la escuadra puesta bajo sus órdenes la facultad de detener y visitar buques de comercio italianos que navegan en aguas libres no dependientes del gobierno brasileño y mucho menos la de secuestrar mercaderías de cualquier especie que sean".

A su vez, el representante de Francia, M. Maillefer, escribía a su Canciller, Sr. Drouyn de Lluys, el 10 de noviembre de 1864: "En estos últimos tiempos hemos estado, mis colegas y yo, tan absorbidos como el Gob^{no} por las mil inquietudes que necesariamente crean semejantes situaciones en una población compuesta de tantas naciones distintas, a las que es menester mantener neutrales y que no obstante, participan de las pasiones políticas y de los destinos del país.

"Hace apenas algunos días habíamos deliberado sobre los medios de preservar Montevideo de un doble ataque nocturno del General Flores por tierra y sus aliados brasileños o argentinos por mar, al mismo tiempo que del estallido de un levantamiento interno. La firme actitud de Cuerpo diplomático, perfectamente secundado por las Estaciones navales, ha conjurado este triple peligro. Flores, obligado a alejarse, acaba de ser alcanzado y al parecer atacado violentamente por el principal ejército del Gob^{no}. pero el horizonte no será menos sombrío, mientras el Brasil y Buenos Aires persistan en sus proyectos ocultos, en su antisocial política de no acordar nunca paz al gobierno del partido blanquillo.

"En semejante circunstancia, la propiedad marítima no está menos amenazada que cualquier otra. Nos ha sido necesario dar aviso de los peligros que corría el puerto comercial; nos ha sido necesario rechazar las pretenciones del almirante brasileño barón de Tamandaré que, sin declaración de guerra o de bloqueo, se abrogaba el privilegio de visitar nuestros buques; nos ha sido necesario más tarde disputar la regularidad del bloqueo de los puertos de Salto y Paysandú, abiertamente destinado a secundar las operaciones de un ejército de tierra y la causa de la revolución..." ([25bis]).

Ante la difícil situación que se creaba a Montevideo, el gobierno oriental se vio en la precisión de consultar al decano del cuerpo diplomático cual sería la conducta que observarían las misiones, siendo informado que: "En caso de un ataque que sin previa declaración de guerra comprometiese la seguridad de este puerto donde se encuentran acumulados los intereses colectivos de tantas naciones, las fuerzas navales de sus respectivos Gobiernos no permanecerían inactivas ante semejante violación de todo derecho internacional".

Las fuerzas navales extranjeras, pues, sustituirían a las orientales que faltaban para la defensa de la soberanía y la paz nacionales. Estas serán ilusorias para un país marítimo que no posea un poder naval organizado y capaz, aún cuando ello signifique un sacrificio económico que siempre será inferior a la pérdida o mutilación de su independencia.

9. – Sacrificio del Villa del Salto

El 28 Dic. 1863 el general Caraballo pone sitio a Paysandú con la vanguardia del ejército florista; el 3 de enero de 1864, el co-

ronel Juan Pedro Lenguas, habiendo hecho reparar y armar al *Villa del Salto,* partió con él llevando 400 hombres en defensa de la ciudad sitiada. A poco de navegar, la nave choca con una piedra frente a la Caballada. Reparado el rumbo, reembarca el coronel Lenguas con su fuerza aprovechando una creciente del río; cuando al día siguiente enfrenta a Paysandú, el vapor de guerra argentino 25 *de Mayo* se le aparea a tiempo que la artillería revolucionaria hace fuego desde tierra acertando dos disparos, uno en un mástil.

Era evidente la intención de la unidad extranjera de apoderarse del *Villa* en cuanto se hubiera desembarazado de la tropa que transportaba; Lenguas resuelve retornar a Salto.

En agosto, el coronel Jeremías Olivera, responsable de la defensa de Mercedes, apremiado por el ejército florista, solicita ayuda a Paysandú. El coronel Leandro Gómez despacha fuerzas en su auxilio las que son conducidas por el *Villa del Salto,* al mando del comandante Gabriel Tudury, español. Aún existían relaciones oficiales entre los gobiernos del Uruguay y Brasil, aunque Tamandaré estuviese con su escuadra en Montevideo y patrullase el río Uruguay con tres cañoneras. Cuando la nave uruguaya se pone en marcha para cumplir su misión, las naves brasileñas intiman su detención, pero como la marcha continuase, abren fuego obligando a Tudury a refugiarse en Concepción del Uruguay.

Así que el coronel Gómez tiene noticias de este suceso, despacha un chasque con instrucciones disponiendo que el *Villa* continuase su viaje a Mercedes llevando los auxilios reclamados o embarcando a su guarnición si fuese necesario para conducirla a Paysandú; si en el trayecto encontrase a las cañoneras brasileñas, debía salvar el pabellón de la patria a todo trance. "La bandera de la patria que Vd. ha adoptado por suya es hija del glorioso pabellón español que supo batirse sostenido por sus hijos en cien combates gloriosos. ¡Bien, Comandante! ¡Fuego sobre los infames que nos quieren humillar! Fuego y si es necesario morir nunca lo haría Vd. con más gloria".

Y dando cuenta al Ministro de Guerra y Marina de estos incidentes, decía el defensor de Paysandú que había ordenado a Tudury que si en el cumplimiento de su misión encontrase obstáculos, que los venciese, "que si es necesario morir, que muera; pero que la bandera de la patria no se vea manchada por la mano impura de los soldados brasileños... Que en último caso pegue fuego al buque antes de verlo presa de los enemigos".

El Ministro asintió; era necesario quemar o hundir el buque "antes que permitir que la cobarde huella de tales enemigos deje rastros en la cubierta de la nave que enarbola el pabellón republicano de nuestra patria". ([26])

Cuando el *Villa del Salto* se dirigió a Mercedes, la ciudad se había rendido; recogió parte de la guarnición frente a Soriano y se dirigió a Salto burlando la persecución de la escuadrilla brasileña.

Pocos días más tarde, el jefe de ésta, capitán Pereira Pinto,

hacía saber a Leandro Gómez que el Almirante Tamandaré exigía el desarme e inmovilización del *Villa del Salto,* orden que se hacía extensiva a todas y cada una de las embarcaciones del gobierno nacional, recibiendo como contestación que en cuanto al *Villa del Salto* "ya cañoneado por la escuadra brasileña y nuevamente expuesto al ataque, seguirá armado y listo, mientras el Gobierno a quien se pasan los antecedentes no resuelva otra cosa".

Estando aquella nave en el puerto de Salto, el jefe de la defnsa de Paysandú envió por él, separando de su cargo al comandante Tudury y sustituyéndole por el capitán Pedro Rivero a quien se da orden expresa de conducir el barco a Paysandú, rechazando cualquier agresión y de incendiarlo si fuese necesario. En su viaje de bajada fue atacado por las tres cañoneras brasileñas pero logró entrar al puerto de destino donde fue incendiado por su tripulación cuando era imposible toda resistencia por la falta de municiones. Describiendo su fin, oficiaba Leandro Gómez al Ministro de Guerra que en su último día el barco ofrecía el gran espectáculo de un incendio a la vista de la ciudad, cerca de las tres cañoneras brasileñas, que lo contemplaban "como la más infame e inicua obra de un gobierno cobarde y desleal, puesto que ha cometido un acto de piratería desde que no ha declarado la guerra a la República para atacar tan alevosamente a un vapor con pabellón oriental".

A su vez, el Comandante Militar del Norte del río Negro, coronel Dionisio Trillo, se dirigió al Estado Mayor pidiendo se asentase el siguiente parte como título de honor del barco: "El *Villa del Salto* que bajo el mando del capitán don Pedro Rivero navegaba aguas abajo en el desempeño de una comisión, encontró a la altura de la Mesa de Artigas dos cañoneras brasileñas, las cuales se situaron en actitud de combate a uno y otro lado del canal.

Nuestro barco, pronto para la lucha, continuó por en medio de las dos cañoneras, dando sus tripulantes vivas a la independencia y al Gobierno sin ser hostilizados. Pero más adelante apareció una tercera cañonera frente al saladero de Cabal y Williams que le hizo dos disparos de artillería. En vista de tal agresión, el bravo comandante Rivero mandó virar de a bordo y dirigiendo su costado a la cañonera "Yequitinonha", disparó sobre ella sus cañones y sin darle lugar a que contestase se le fue encima a toda fuerza de máquina, mandando romper el fuego de mosquetería con el cual obligó a los soldados del Imperio a abandonar sus piezas, y sin dejarles tiempo de reponerse cuando ya se acercaban las otras dos cañoneras y cuando ya con ese hecho quedaba salvado el honor del pabellón y las armas orientales, se dirigió al puerto de Paysandú". ([27])

El jefe de la escuadrilla brasileña ofreció saludar a la bandera oriental con 21 cañonazos como testimonio de que sus unidades no habían querido ofenderla rechazando Flores el ofrecimiento expresando que en su concepto no había existido ofensa. Pero el ataque al barco uruguayo tuvo sus consecuencias diplomáticas. A

raíz de la primera agresión, el gobierno nacional remitió sus pasaportes al Ministro Alves Loureriro y pocos días más tarde casaba el exequátur a los agentes consulares brasileños y cerraba toda comunicación de las fuerzas terrestres y marítimas con el territorio nacional. "Los actos atentarios de la marina brasileña -—consignaba la disposición— crean una situación de guerra y hacen agraviante la permanencia de su escudo de armas y de la bandera a cuya sombra se han cometido ocultos atentados".

Años más tarde —1867— el casco de *Villa del Salto* fue reflotado y con el peritaje del comandante de la cañonera francesa *Decidée* se reparó la unidad incorporándola a la Nueva Compañía de Navegación a Vapor.

En cuanto al Comandante Tudury, el 2 Oct. 1864, cuando llevaba 17 días de enclaustramiento en el Fuerte San José, elevó una larga exposición a la Superioridad objetando la razón del mismo que atribuía a un cambio de conducta del coronel Leandro Gómez. ([27] bis)

10. — Acciones de la escuadra brasileña en aguas orientales.

La participación de la flota brasileña en la contienda civil uruguaya fue en aumento. A mediados de Oct. 1864 el ejército de Flores fue transportado por la escuadrilla de Pereira Pintos desde Paysandú a la rada del Santa Lucía para que pudiera atacar a Montevideo; y el Almirante Tamandare, resuelto a implantar un efectivo bloqueo que anulase las posibilidades al gobierno oriental de proveerse de armas, solicitó a la representación de Portugal que comunicase a la Cancillería de Aguirre que habiendo tenido conocimiento de que al vapor inglés "Faury" se le había colocado pabellón uruguayo, sólo se le permitiría el transporte de carga comercial y pasajero, reservándose el derecho de detención y registro, motivando la airada protesta del canciller Antonio de las Carreras.

Para esta fecha, las fuerzas navales brasileñas contaban con una docena de unidades, entre ellas las cañoneras "Paranahyba", "Araguay" y "Belmonte" que constituían la 2ª división al mando de Pereira Pinto; la corbeta insignia "Nictheroy", las cañoneras "Recife", "Ivahy", "Mearim", "Maracaná", "Itayahy" y algunas más.

Como ya se había decidido la intervención brasileña, seis cañoneras fueron enviadas al río Uruguay para bloquear los puertos de Paysandú y Salto, decisión rechazada gallardamente por el coronel Leandro Gómez expresándole, además, "la firme resolución en que estoy de no consentir que los buques de guerra brasileños que pretenden ejercer el acto inusitado de bloquear los puertos de Paysandú y Salto, se aproximen a ellos hasta donde alcance la

acción de los elementos de guerra de que disponga, porque de verificarlo así la responsabilidad de la sangre que tal vez pueda correr, de las desgracias que puedan sobrevenir será exclusivamente del Gobierno imperial..."

En Nov. 1864, volvió el ejército de Flores a situarse frente a Paysandú reforzado por una fuerte división brasileña al mando del general Souza Netto las que apoyadas por las 6 cañoneras del río desataron el primer bombardeo de Paysandú, acción que estimuló reacción del gobierno de Aguirre: declaró "Rotos, nulos y cancelados los tratados del 12 de octubre de 1851 y sus modificaciones del 15 de mayo de 1852 arrancados violentamente por el Imperio del Brasil" y, en consecuencia, reivindicaba "todos sus derechos sobre los límites territoriales que siempre le correspondieron..., las aguas de la República sobre la laguna Merín como sus afluentes quedan sujetas en cuanto pertenecen a la República a lo dispuesto por la ley de 25 de junio de 1854, quedando en consecuencia abiertas a los buques y comercio de todas las naciones". Y mediado diciembre, se procedió en la plaza Independencia a la destrucción por el fuego de todos los tratados de 1851, en presencia de piquetes de todos los batallones y de la población civil, a los acordes del Himno Nacional.

Vencida la ciudad de Salto, todas las fuerzas combinadas de Flores y del Brasil se vuelcan contra Paysandú que es bloqueada por el río y asediada por tierra desde el 2 de diciembre de 1864 al 2 de enero de 1865. El 5 de Dic., las unidades de la armada brasileña comienzan el cañoneo de la ciudad inerme, operación continuada hasta agotar las municiones. El gobierno nacional no tiene un solo barco que pueda intervenir en la acción. Las familias que admitieron la evacuación fueron transportadas por las naves de las estaciones extranjeras a la isla situada enfrente de la ensangrentada población, llamada desde entonces Isla de la Caridad.

Cinco cañoneras brasileñas se mantuvieron en constante actividad bombardeando la plaza y el Almirante Tamandaré fue co-firmante de la nota ultimando la capitulación cuando aquella era un montón de ruinas. El jefe de la escuadrilla argentina, coronel José Muratore, actuó como mediador.

Destruida Paysandú, la escuadra brasileña se dirigió al sur con la intención de atacar a Montevideo. Trece buques de guerra y algunos transportes se mantenían cerca de la capital uruguaya. La situación era extremadamente inquietante, dando lugar a una activa intervención del cuerpo diplomático extranjero tratando de paralizar la acción bélica que dañaría tantos intereses de sus súbditos. Un informe del Ministro francés Maillefer a su gobierno del 14 Feb. 1865 acerca de una reunión mantenida por los componentes de dicho cuerpo y los jefes de las estaciones navales respectivas, expresaba que "no podíamos contentarnos de ninguna manera con la intención del Comandante en Jefe brasileño de hacer fuego solamente sobre los puntos ocupados por los enemigos de donde dispararan sobre sus tropas, con la reserva de desalojar a los

sitiados del centro de la ciudad por todos los medios permitidos en la guerra... Se objetó que no era fácil hacer emigrar a 25 mil neutrales; que lo era mucho más el abstenerse de disparar sobre los mismos... Añadí que era una grave responsabilidad para los almirantes el dejar arruinar un centro comercial de esta importancia en una guerra tan poco fundada... Las familias pobres, amontonadas a centenares al sol, sobre los muelles, esperaban gimiendo las ocasiones para huir por vía marítima... Nuestro ponton "Le *Fortune*" está lleno de nodrizas y de niños; nuestra canonera "*La Déciree*" y el vapor español "*Wada Ross*" transportaron al Buceo, puerto abierto por el Gral. Flores, algunos centenares de pasajeros... En estas circunstancias, nos sorprendió un poco enterarnos que el barón de Tamandare había propuesto espontáneamente a varios jefes de Estaciones prolongar en dos días el término de siete por él concedido para la evacuación de la rada interior, que expiraba el 9 de febrero. Aprovechando esta proposión... me apresuré, en nombre del Cuerpo Diplomático y por intermedio del Almirante Chaignau, a pedir que fuera prorrogado ese término hasta el 15, y el Sr. Tamandare consintió en dho..."

El plazo solicitado por Maillefer se hace coincidir con el fin del período presidencial del Sr. Aguirre, con lo que se esperaba una variante en la política. El 15 de Feb., en efecto, es nombrado el Presidente del Senado, D. Tomás Villalba, para ocupar el Poder Ejecutivo, el cual representa una tendencia conciliadora. Se inician gestiones de paz que se logra. El 20 de febrero de 1865 —aniversario del triunfo de Ituzaingó— se firma en la Villa de la Unión el documento que pone fin a la guerra.

El día anterior, 550 hombres pertenecientes a las distintas estaciones navales extranjeras habían desembarcado para dar protección a los bancos y legaciones.

11. – De 1864 a 1870. Operación en la bahía de Montevideo. (6-9 Dic. 1870).

La ayuda prestada por Mitre y el Imperio del Brasil al General Flores, le compromete a la firma del Tratado de la Triple Alianza por el cual el Uruguay debía cooperar con sus recursos a una guerra desatada contra el Paraguay.

No está en la índole del presente trabajo historiar aquella sangrienta y dolorosa tragedia americana; por lo demás, no existía marina uruguaya que pudiese intervenir en las acciones de combate o logística. El Uruguay facilitó sus puertos como bases a la escuadra de Tamandaré; y para el desarrollo de una guerra que le era extrâña, ofrece también generosamente sus agotados recursos económicos y la siempre heroica pero ya diezmada población.

El país no ha podido reponerse de aquella desquiciadora Guerra Grande... En Nov. de 1864, el representante de Italia, Sr.

Borbolani, obtiene de nuestro gobierno el arrendamiento de una fracción de la isla Libertad para destinarla a depósito de carbón, mediante el pago de $ 600,00 anuales. El año siguiente el Presidente Flores denunció el contrato invocando el antecedente de la negativa a arrendar isla Gorriti y dictó un decreto "que prohibía los contratos que sustrajeran una parte del territorio a su jurisdicción natural". ([28])

El antecedente de Gorriti era el siguiente según versión del Ministro de Francia, M. Maillefer en nota del 29 de abril de 1860 a su Canciller: "Hace dos años, había creído mi deber hacer conocer al Departamento las aprehenciones del Gobierno del Uruguay respecto al pedido de un depósito de carbón y de municiones navales que le había efectuado el Comodoro Americano al aproximarse la fecha de la expedición proyectada por los Estados Unidos contra el Paraguay. Debo hoy transmitir a Vuestra Excelencia las confidencias del Sr. Acevedo (D. Eduardo, Ministro de Gobierno y de Relaciones Exteriores) respecto a una propuesta de la misma naturaleza que acaba de serle hecha por el Sr. Lettsom, Encargado de Negocios de S. M. Británica. Parece que disgustado con los malos procedimientos del Brasil relativos al depósito de carbón, de pólvora y otras materias que han establecido en Río, los Ingleses pensarían seriamente en transferirlo a la isla Gorriti, que domina el interesante puerto de Maldonado y la desembocadura del Plata. Como esta isla pertenece a un rico y turbulento especulador Inglés, el Sr. Lafone (adquisición efectuada durante la Guerra Grande) asociado por fortuna en adquisición a un Almirante Inglés, y acreedor del Estado del Uruguay por sumas fabulosas, y que aún tiene hipotecas sobre el Cabildo donde sesionan las dos cámaras legislativas, la jefatura del Departamento y la policía; como también sobre el fuerte de San José que aloja la artillería de plaza y parte de su guarnición, y que domina la entrada del Puerto, el Sr. Acevedo me confesó que su gobierno se veía casi en la imposibilidad de rechazar este pedido, no obstante ser a sus ojos más embarazoso y sospechoso que el de los Americanos, motivado tan sólo por conveniencia pasajera.

Sin embargo, para los peligros de una concesión así, piensa el Gobierno que habría un eficaz preservativo: sería que otras Potencias, Francia, sobre todo cuya lealtad excluye toda sospecha, también quisiera pedirle que les reservara eventualmente la facultad de establecer un depósito semejante en la misma isla cuya soberanía es indiscutiblemente de su dominio. Cuando más gente, menos peligro". ([29])

El 30 de mayo retornaba Maillefer sobre el tema: "Hasta nueva orden, no tendré más que hablar a Vuestra Excelencia del depósito naval Inglés en la isla Gorriti, del que traté en mi último despacho.

"En efecto, después de haber levantado una tempestad en la Cámara de representantes, en la prensa y en la opinión; después de haber hecho acusar públicamente al Ministerio de atentado a

la integridad territorial de la República, este asunto terminó de repente, por haber desistido de improviso la Legación británica, fundada sobre órdenes de su Gobierno.

"Tengo el honor de transmitir adjunto a Vuestra Excelencia todas las piezas impresas de esta negociación rotas de un modo tan brusco. En ellas verá que el asunto fue iniciado seriamente puesto que la cifra de arrendamiento de una parte de la isla (500 lib. esterl. por año), la duración del mismo (14 años) renovable indefinidamente, las cláusulas relativas a la construcción de talleres, galpones y depósitos, a la guardia y al pabellón, etc., etc. fueron cuidadosamente estipuladas en las notas del Sr. Lettsom basadas en su correspondencia oficial con el Almirante Lushingtom de la división naval británica".

En Oct. 1866 retorna D. Venancio Flores del Paraguay, reintegrándose al ejercicio de la presidencia de la República hasta el 15 Feb. 1865 en que entrega el mando al Presidente del Senado, D. Pedro Varela.

Para entonces, la Armada casi no existía. En 1867, necesidades del servicio obligaron a comprar un barco que se bautizó *Yatay,* en recuerdo de este triunfo logrado por Flores en Paraguay. Luego, sucesivamente, fueron fletados y armados en guerra los pailebot *Yucutujá* y el vapor *General Batlle,* los que se destinaron a transportar pertrechos a las fuerzas aliadas de la Triple Alianza. Y en 1870, bajo la presidencia del General Lorenzo Batlle que con la enunciación de su programa de estrecho partidismo: "Gobernaré con mi partido y para mi partido" provoca el alzamiento revolucionario de Timoteo Aparicio, se adquirieron los excelentes vapores *Montevideo* y *Tigre* al que se denomina *Coquimbo* por decreto del 2/VI/1870 "a fin de conmemorar la gloriosa batalla de que hoy es aniversario", base de una nueva fuerza naval, puesta a las órdenes de D Andrés Crovetto a quien se confirió el grado de Capitán de Navío.

Según sus oferentes, era el *Tigre* un buque "construido y clasificado de primera clase por el Lloyd Inglés, bajo la inspección de un perito del Lloyd mismo. Casco de fierro lo que es de madera, a excepción de la cubierta, es de teak de la India". Preparado para recibir piezas de artillería. Características: 180' de eslora, 25,6 de puntal; 7, 6 de calado con 200 a 230 Ton. de carga. Propulsado por dos máquinas independientes totalizando 400 HP de fuerza. Precio de venta: $ 75.000,00. ([30])

Crovetto izó su insignia en el *Coquimbo;* el *Montevideo* fue mandado primero por Santiago Vázquez y después por el Capitán José A. Miranda; el *Rayo* estaba a órdenes del Teniente Joaquín Suárez.

Estos buques prestaron importantes servicios durante los dos años que duró la guerra civil de Aparicio, vigilando las costas, transportando fuerzas a los puntos requeridos, bombardeando varios campamentos enemigos cercanos a la costa, dando satisfacción así

al clamor de poblaciones del litoral. "El Independiente" de Fray Bentos decía en abril de 1870 a poco de iniciada la revolución: "Hace días que la prensa de la capital anuncia la venida de un vapor de guerra para recorrer las costas del Uruguay. Si el gobierno ha tenido esa idea, ¿por qué no la ha hecho práctica? Un vapor de guerra que vigilara nuestras costas, talvez haría que la revolución muriera en la cuna.

"Unicamente en el abandono en que se encuentran las costas del litoral en su mayor parte, puede uno explicarse que un grupo de gentes bastantes considerable como el que ha invadido estas inmediaciones pueda efectuar el pasaje de un río como el Uruguay, sin ninguna clase de obstáculos. Lo montuoso de las costas hace imposible que puedan las fuerzas de tierra impedir el desembarco e internación de pequeños grupos de gente. En cambio, un vapor con la suficiente dotación de tropa, ayudará eficazmente a la acción de las fuerzas en tierra, haciendo imposible el pasaje del Uruguay'.'

En diciembre del primer año de guerra (1870) se producen dos acciones navales de destaque, la primera, de la que vamos a ocuparnos, tuvo lugar el 6 de diciembre y por escenario la bahía de Montevideo.

El día anterior, un grupo de revolucionarios al mando de Justiniano Salvañach, se apoderaba en las proximidades de la isla del Vizcaíno, del vaporcito *Chaná,* con el cual la "Compañía Salteña de Navegación a Vapor" unía a Mercedes con la boca del Yaguarí a fin de que los viajeros transbordaran a un barco mayor para continuar hacia los puertos del río Uruguay o de la Plata Aquel día esperaba al *río Uruguay* que, a la hora combinada, fondeaba en la boca del río Negro siendo de inmediato asaltado y capturado por los revolucionarios que, distribuidos en éste y en el *Anita* —el barco que los había conducido al lugar— hicieron rumbo al sur.

En la rada de Colonia se hallaba el *Coquimbo,* arribado dos días antes conduciendo fuerzas gubernistas. Hubiera sido la gran presa de Salvañach, si su tripulación no hubiese estado en permanente estado de alerta desde que en agosto rechazó un intento de ocupación. Los revolucionarios, pues, continuaron hacia Montevideo.

En este trayecto, avistan varios vapores del tráfico platense: *América, Río de la Plata,* el *Corumbá,* brasileño; el *Goya,* argentino y otros más.

El *Río Uruguay,* acelerando su marcha, se aproximó al primero intimándole rendición; pero su comandante, el veterano D. Bartolomé Bossi viró hacia el NE y acelerando la marcha pudo escapar sin más consecuencias que recibir varios tiros de fusil. A las 0 horas 30 entraba a Montevideo dando aviso a las autoridades que de inmediato dispusieron el refuerzo de guarniciones en el Fuerte San José y la distribución de destacamentos a lo largo de la costa.

El *Anita,* por su parte, se dirigió al *Río de la Plata* que opuso resistencia, pero que cedió al sumarse a la operación el *Río Uruguay,* fracasado con el *América.*

Continuando su marcha hacia el Este, a la altura de Punta Yeguas los revolucionarios avistan y apresan al pequeño vapor *Sol*, penetrando el conjunto a las 3 de la madrugada del día 6 Dic. Fondeado cerca de la isla Libertad encuentran al *Oriental* el cual, no obstante servir de guardacosta y polvorín con buena carga de inflamable a bordo, se halla inexplicablemente sin tripulación. Fácil tarea para los revoltosos, pues, fue abordarlo, cortarle las amarras y llevárselo a remolque.

En tanto, merced a la alarma del *América*, el gobierno había tripulado dos lanchas de la Capitanía del Puerto con gente del Resguardo y 50 serenos, efectivo que logra recuperar al *Oriental* pues, por fortuna para la imprevisión oficial, los revolucionarios carecían de gente en número y capacidad como para asegurar éxito a su aventura. Los otros barcos fueron a amarrarse a los muelles de los depósitos de carbón de la firma Conceiçao y Cía., donde se dedicaron a aprovisionarse.

Mientras, se había dado aviso al *Coquimbo* para que regresase a toda máquina, operación que resultó demorada por manejos del telegrafista que fue sometido a sumario, en tanto que el *Montevideo* —la más representativa de las tres unidades que tenía el gobierno en la bahía (el *General Flores* y el *Vigilante* eran los otros), siendo las 10 horas se aproximó a la isla Libertad haciendo desde allí algunos disparos de artillería contra los buques de los revolucionarios, quienes contestaron con algunos tiros desde el Cerro y baterías emplazadas para dar protección a las unidades capturadas.

Por tener semi - agotados sus depósitos de combustible, el *Montevideo* se retira a reponer, corriendo el rumor de que los revoltosos habían aprovechado la circunstancia para desembarcar tropas y artillería en la isla, por lo cual se organiza una operación de rescate con el *Montevideo* y varias lanchas en las cuales se acomodan dos piezas de artillería y destacamentos del 1º de Cazadores, Batallón Pasivo, 2º de Guardias Nacionales y voluntarios. A las 18 horas la expedición regresó sin novedad; el rumor era falso; la isla estaba desocupada. ([31])

El día 7, a las 10 horas 30 de la mañana arriba el *Coquimbo* y comienza a organizarse la fuerza de ataque. La situación tomaba ahora un cariz alarmante por el peligro que se exponía a la población y a los mercantes surtos.

El Canciller, D. Manuel Herrera y Obes circula al cuerpo diplomático una comunicación expresando que "esos buques que no pertenecen a la República ni a Gobierno alguno reconocido, ni menos existente, aún de hecho; que navegan sin patente ni documento alguno que compruebe su nacionalidad, la legalidad de su armamento y las responsabilidades a que armadores y tripulantes están sujetos, por punto general, con arreglo al derecho marítimo y al de gentes, son unos verdaderos piratas contra quienes todas las naciones tienen el derecho de hacerse justicia por sí mismas, del modo y en la forma prescripta en el código de las naciones, y que ellas practican, desde que ninguna es, ni puede ser, respon-

sable de las depredaciones y crímenes que constituyen el fin y los medios de toda piratería marítima". ([32])

A las 5 de la tarde del 9, el *Coquimbo* se pone en marcha seguido por el *Rayo* y el *Italia* armado a guerra; el buque - correo *General Batlle*, el *Vigilante*, *Cagancha*, *Oriental* y el *Montevideo*, además de 2 chatas conduciendo tres piezas de grueso calibre y una compañía del Batallón Urbano.

Se desembarca en la isla Libertad donde se emplazan los cañones que han de ser acompañados por los del Fuerte San José y se ordena despejar las aguas que pudieran quedar en la trayectoria de los proyectiles.

Todo está listo a las 18 horas; la fortaleza del Cerro y los buques de los revolucionarios afirman también su bandera de combate y la uruguaya; pero cuando se inicia el combate se interpone el vapor de guerra brasileño *Artigas*, comandante Garoga, en función mediadora y a fin de preservar daños a la parte civil.

En una primera conferencia con Salvañach se acuerdan ciertas bases que no son aceptadas por el Gobierno; se logran modificaciones aceptables por lo que en la madrugada del 10 los revolucionarios hacen entrega de las naves apresadas por medio del jefe de la División Naval Brasileña, Pereira Pinto.

El *Río Uruguay*, *Sol* y *Río de la Plata* se reintegran a sus dueños, no así el *Anita* por tenerse la convicción de que su propietario, Sr. Lamorvonais, acaudalado saladerista, estaba complicado con los revolucionarios. "El Siglo" de Montevideo en su edición del 18 de Nov. había informado que el *Anita* había remolcado desde Buenos Aires hasta la barra del Santa Lucía, a los miembros del Comité Revolucionario.

12. – Frustrados desembarcos en las costas de Maldonado (20-22 Dic.).

En tanto, la lucha continuaba activa y luctuosa en la campaña oriental.

En Nov. del 70, el jefe revolucionario Timoteo Aparicio se apodera de la Unión y pone sitio a Montevideo, tomando por asalto la fortaleza del Cerro en la madrugada del 29; hechos que obligan al Presidente de la República a efectuar una salida de la plaza comandando personalmente las fuerzas; se recupera la Villa de la Unión.

Designado Comandante General de la Campaña, Gregorio Suárez reorganiza su ejército en Paysandú y marcha con destino a Montevideo; para no verse cogido entre dos fuegos, Aparicio levanta el sitio y se dirige al encuentro de Suárez.

El 18 Dic. se despachan desde Montevideo el vapor de este nombre y el *Oriental*, conduciendo los batallones "*24 de Abril*" y "*1º de Cazadores*" que debían ser desembarcados en Puerto del In-

glés —cercanía de Piriápolis— para reforzar a Suárez. Eran instrucciones del gobierno que naves y tropas esperasen la llegada de las caballadas a ser provistas por el ejército gubernista. La espera se prolongó hasta las 10 de la noche, hora en que emprendieron el regreso a la capital. Al día siguiente se presentaba en el lugar acordado el Mayor Aguiar conduciendo la caballada.

El 21, habiéndose aproximado al Solís Grande el general Suárez, se despachan desde Montevideo los vapores *Oriental*, *Rayo*, *Coquimbo* y *Montevideo* conduciendo armamento, vestuarios, un escuadrón de caballería, los batallones "1º *de Cazadores*", "24 *de Abril*", "*Urbano*" y una compañía de Steffanelli, al mando del coronel Manuel Pagola. Este hizo desembarcar en la noche a un baqueano de su confianza para informarse de la situación, conociéndose así que Suárez se había marchado hacia Minas juzgando que no necesitaba de refuerzos pues sus fuerzas doblaban a las del enemigo. ([33])

El 1º de marzo de 1872 expiró el mandato del Gral. Batlle, recibiéndose del Ejecutivo el Sr. Tomás Gomensoro, presidente del Senado. Este logró firmar la Paz de Abril (6/IV/872), poniendo fin a la calamitosa lucha que desangraba al pueblo oriental.

¿Terminaban definitivamente las calamidades nacionales? La nueva situación, el futuro, ¿hacían inútiles el mantenimiento de la fuerza naval que había actuado en la guerra terminada? ¿No se renovarían los alzamientos y las invasiones exigiendo una vez más el concurso de las naves militares?

La reiterada experiencia vivida aconsejaban mantener y aún reforzar la flota militar, pero el gobierno de D. Tomás Gomensoro, como anteriormente habían procedido otros mandatarios, exactamente a los tres meses de liquidada la revolución de Aparico liquidaba también la escuadrilla: el 6 de julio firmaba una orden disponiendo que todas las unidades se llevasen a remate público, tasando para ello al *Coquimbo* en $ 25.000; al *Montevideo* en $ 10.000 lo mismo que al *Oriental*, y al cúter "Argos" en $ 1.500.

La operación fue confiada a la conocida firma Ruano y Gomensoro quienes informaban, 13 días más tarde de haberse hecho cargo de la tarea, haber adjudicado el *Coquimbo* al Sr. Antonio Silvera, por el valor base fijado; el *Oriental* al Dr. José Enamorado que ofertó diez mil pesos, dejándose sin venta al *Montevideo* y al *Argos* por no alcanzar las posturas recibidas de la tasación gubernamental. El primero fue vendido más tarde particularmente al Sr. Pedro L Flores ([34]).

Había que terminar con la flota de guerra nacional...

13. – Persecusión del Porteña (Oct. 1873).

El 6 de Oct. 1873, el paquete argentino *Porteña* que aseguraba las comunicaciones entre Montevideo y Buenos Aires, fue asaltado

por los cabecillas revolucionarios Teniente Coronel Lucas Vergara, Capitán Adolfo Olivera, Parma y otros que respondían a un movimiento armado a estallar en Entre Ríos.

Los complotados se habían embarcado como pasajeros y luego de unas horas de navegación se apoderaron del barco poniendo en tierra uruguaya a los pasajeros; los dos gobiernos del Plata se pusieron de acuerdo para la caza, enviando el vecino país al vapor de guerra *Pampa* al mando del Comodoro José Murature; nuestras autoridades enviaron, en primer término, al *Montevideo* comandado por José Miranda y luego al *Villa del Salto,* más veloz.

Los perseguidores tomaron rumbo al este; al llegar la noche el jefe argentino comunicó que suspendía la persecusión por no ser práctico de las aguas que navegaba, replicando Miranda que "podía seguir las aguas de su buque pues él las conocía perfectamente"; pero Murature persistió en su determinación y el "Porteña" tuvo tiempo de adelantar camino ([35]).

Fue entonces que se despachó al *Villa del Salto* el cual regresó al encontrar en la Coronilla al *Pampa* y al *Montevideo.* El Prefecto de Puerto y Comandante de Marina, Sr. Ventura Silveira que viajaba en el *Villa,* informó que en todo su recorrido no se había encontrado al *Porteña* y que en la Coronilla, por un ayudante, Sr. Saez que había enviado a tierra, supo que la nave buscada ya había pasado por aquel punto y navegaba hacia el Este con mucha fuerza de máquina. Silveira ordenó al *Montevideo* que siguiera navegando a vista de costa hasta la frontera con Brasil hacia donde debía haberse dirigido el *Porteña* con la finalidad de desembarcar a los revoltosos fuera de aguas jurisdiccionales.

Efectivamente, los dos perseguidores avistaron al perseguido disponiéndose a capturarlo, maniobra que éste burló embicando en la playa. Vergara y compañeros desembarcaron en los botes; el Pampa envió una embarcación a tierra; el *Montevideo* desembarcó 50 hombres en persecusión de los fugitivos.

Cuando el *Pampa* emprendió el regreso a Buenos Aires, la nave oriental quedó vigilando al *Porteña* en espera de condiciones favorables para recuperarlo, comprobando que tenía aún bastante carbón y víveres de manera que sin la persecusión de que fue objeto habría podido lograr sus objetivos.

14. – El incidente del "María Teófila" (julio 1873).

Tres meses antes de la aventura del *Porteña,* en aguas del río Uruguay, tenía lugar otro incidente con resonancias en el ámbito diplomático.

El 3/VII/1873 el oficial de la Capitanía del Puerto de Montevideo, Amibilio Villalpando que en su carácter de Comisionado de Marina dirigía la vigilancia del río Uruguay en el vapor de

guerra *Guarda*, fue informado por mercantes uruguayos del cabotaje, que un pontón argentino fondeado en las proximidades de la isla Sauzal los obligaba a detenerse para notificarles órdenes de las autoridades bonaerenses, a la vez que examinaba la documentación de a bordo.

Villalpando se dirigió por escrito al comando del *María Teófila* a fin de informarse sobre si tales procedimientos obedecían a órdenes emanadas de las autoridades argentinas, "en la convicción —observaba— de que se comete una violación por parte de dicho Pontón que deteniendo á embarcaciones que no proceden ni se dirigen á Puertos argentinos, navegan en aguas Orientales ó por el centro del Canal y que ni al menos se han recostado á costa Argentina. Ve con extrañeza semejante proceder puesto que deberían concretarse las atribuciones, tanto del pontón como de los demás buques de guerra Argentinos, á vigilar sus costas y detener ó registrar aquellas embarcaciones que se dirigiesen á ellas, siempre dentro del límite de aguas argentinas".

El responsable del *María Teófila* expresó que obraba de conformidad con instrucciones impartidas por las autoridades de su país ([36]).

Confirmado así un proceder violatorio de la jurisdicción nacional, el Canciller uruguayo, Dr. Gregorio Pérez Gomar, elevó su protesta a la Cancillería argentina, lo que dio origen a un cambio de correspondencia oficial de ponderable valor para la afirmación del alcance de nuestra soberanía sobre los ríos Uruguay y de la Plata.

En efecto, en la nota del Canciller argentino, Dr. Carlos Tejedor, pasada a su colega uruguayo el 23 de julio, hace la siguiente declaración: "El Gobierno Argentino piensa también que están indeterminadas las aguas territoriales del río Uruguay y Río de la Plata, porque comunes ambos Ríos á las dos Repúblicas, la anchura de ellos y la situación de algunas de sus islas, no permiten ó por lo menos sujetan á error la aplicación práctica del Derecho de Gentes, que divide por mitad en estos casos la jurisdicción" ([37]).

Reconocimiento categórico de nuestros derechos jurisdiccionales sobre las aguas marginales del país. Y haciendo referencia a la frase que lo expresaba, agregaba el Canciller, Dr. Tejedor: "Con esta afirmación, sin embargo, no ha querido el Gobierno Argentino, como V.E. parece indicarlo, darse un pretesto para violar el territorio fluvial de esa República, ni menos establecer una doctrina contraria á sus derechos".

NOTAS

(1) PIVEL DEVOTO, JUAN E.: "Martín García". Documentos de "El País". Mdeo., 1969. Pág. 11.

(2) A. G. N. Mdeo. Caja 1401. Carpeta: "Varios documentos".

(3) Rev. Hca. Mdeo.; tomo XVIII, Nos. 52-54. Feb. 1953. Pág. 192.

(4) Colección de Tratados, Convenciones y otros Pactos internacionales de la República Oriental. Public. oficial. Tomo III, pág. 607.

(5) ACEVEDO, EDUARDO: "Anales históricos del Uruguay"; Mdeo. 1933; T. II, pág. 650.

(6) BERRO, AURELIANO: "De 1860 a 1864. La diplomacia, la guerra, las finanzas". Mdeo., 1922. Pág. 25 y sig.

(7) Ob. cit. en nota 5; pág. 73.

(8) Memoria del Ministerio de R. Exteriores. Anexo. Mdeo. 1863-64. Apart. 3.

(9) Ob. cit. en nota 5; pág. 75.

(10) MIRANDA, FRANCISCO P.: "La marina en los últimos cincuenta años". "El Siglo", Mdeo. Nº del cincuentenario. 1863-1914. Pág. 34 y sig.

(11) ALONSO CRIADO, MATIAS: Colección Legislativa de la República O. del Uruguay. Mdeo., 1877. Tomo II, pág. 568.

(12) FALCAO ESPALTER, MARIO: "La vigía Lecor". Mdeo., 1939; pág. 94.

(13) Universidad de la República: "Dicumentos para la Historia de la República O. del Uruguay". T. I. Cultura. "Actos del Consejo Universitario. 1849-1870". Mdeo., 1949; págs. 148 y sigtes.

(14) Ob. cit. en nota 5. Tomo II, pág. 579.

(15) "Reglamento de la clase de náutica". Folleto publicado por la Imp. de Jaime Hernández. Mdeo., 1861.

(16) Ob. cit. en nota 13; págs. 257 a 262.

(17) Id. Id.; pág. 290.

(18) Diario de Ses. de la H. Cámara de Representantes; 3er. período de la 9ª legislatura. T. VIII; pág. 47 y sig.

(19) Ob. cit. en nota 10; pág. 35; col. 4.

(20) "Reglamento de la Escuela de Marina Nacional. Aprobado por decreto del Superior gobierno de la Rep. O. del Uruguay el 13 Oct. 1877". Imprenta á vapor "El Telégrafo Marítimo". Mdeo., 1877.

(21) Ob. cit. en nota 6; pág. 25 y sig.

(22) Id. Id. pág. 25.

(23) Ob. cit. en nota 5; T. III; pág. 105.

(24) "Política del Brasil en Uruguay. La misión Saraiva". Cuadernos de "Marcha", Nº 62; pág. 54.

(25) Id. Id. pág. 58.

(25 bis) Rev. Hist. Mdeo. "Contribuciones documentales". T. XXXVIII. 1967.

(26) Ob. cit. en nota 5; pág. 265.

(27) Id. Id. pág. 266.

(27 bis) Documento inédito en archivo del autor.

(28) Ob. cit. en nota 5; pág. 349.

(29) Rva. Hist. Tomo XIX; año 1953; pág. 295.

(30) A. G. N. Mdeo. Fondo: "Guerra y Marina". Leg. 10-11 junio 1870. "Despachados".

(31) "El Siglo"; Mdeo., 7 Dic. 1870.

(32) MERINO, FEDERICO: "Mástiles en el Plata". (Sin pie de imprenta).

(33) "El Siglo", Mdeo., Nº 1850; 24 Dic. 1870; 1ª pág., 1ª col.

(34) A. G. N. Mdeo. Fondo: "Escribanía de Gob. y Hacienda". Exp. 21 de 1872

(35) Ob. cit. en nota 10; pág. 35.

(36) Memoria del Ministerio de R. Exteriores. Rep.ca Argentina. Bs. Aires; 1873; pág. 74.

(37) Memoria de R. Exteriores presentada a la Asamblea Gral. Legislativa en el 2º período de la décima legislatura. Anexo A. Mdeo. 1869-1874. Pág. 35.

CAPITULO VII

Bajo el Militarismo (1876-1890)

1. – Situación general.

Con la elección del Dr. José Ellauri como Presidente Constitucional, el 1º de marzo de 1873, termina el interinato de D. Tomás Gomensoro.

El Dr. Ellauri no completa su período; el 15 de enero de 1875 le derroca un motín encabezado por el Coronel Lorenzo Latorre que inicia el período histórico conocido por "El Militarismo", pues a él, dictador y presidente, le suceden los generales Máximo Santos (1882-1886) y Máximo Tajes (1886-1890) que propicia el retorno al civilismo.

Fue una época difícil, en algunos aspectos humillante para la dignidad nacional —asunto Volpe y Patrone— pero que acoge y desarrolla sin embargo los esfuerzos de una asombrosa vitalidad colectiva, traducida en obras de progreso, con iniciativas que representan primicias para el continente. Se implanta la reforma escolar; se hace obligatorio el uso del alambrado de la propiedad rural como medio de estimular el respeto a la propiedad y el desarrollo ganadero; se alienta la extensión del riel que se quiere llevar a la frontera norte para absorber el comercio de tránsito desde el Brasil; se promueve la sanción de códigos a fin de encauzar la vida social y la distribución de la justicia; se alienta el ingreso del capital extranjero para que colabore en la obra de progreso general; comienza la transformación de la industria ganadera pasando del primitivismo del charque y el tasajo a la técnica frigorífica; en el interior se multiplican los elementales centros urbanos y Montevideo es una de las primeras capitales del mundo en ensayar la iluminación eléctrica. Y hasta se piensa montar en el Uruguay una fábrica de armado de torpedos, arma que comienza a extenderse como novedad en el mundo.

Los productos de la Fábrica Liebig's se distribuyen con éxito universalmente y el país comienza a sustituir la importación de vinos por la producción de los establecimientos de Harriague en el Salto y de Vidiella en Colón.

Las comunicaciones telefónicas son explotadas por dos compañías capitalinas y una línea submarina nos conecta a Buenos Aires. Se votan las primeras leyes proteccionistas y el público adquiere los productos de las industrias de sustitución.

Hay, pues, a pesar de las luchas y los rigores internos, un empuje económico, social y cultural, aunque cabe diferenciar el gobierno austero y sobrio del Coronel Latorre del fastuoso y concupiscente de Máximo Santos; con Tajes llega y se afirma el respeto a las normas legales y el país retorna al privilegio del régimen civilista.

Los tres mandatarios del "Militarismo" auspician en alguna forma el desarrollo de la Armada: Santos adquiriendo naves, Latorre favoreciendo el funcionamiento de academias náuticas.

Santos adquiere las cañoneras *"General Artigas"* y *General Suárez"* —ex-"Tactique"— y hace construir en Montevideo la *"General Rivera"*, conformando así la primera escuadrilla nacional que con una cierta estructura orgánica llega hasta los primeros años del siglo actual con mando de un Jefe de Escuadra, funcionamiento de reglamentos, código de señales, de maniobras, escuelas de enseñanza para oficiales y cuerpo de equipaje, ceremonial marítimo. Dentro de la Historia de la Armada caracterizó un período cuya rememoración subsiste todavía con el nombre de "Epoca de las cañoneras".

Latorre impulsó decididamente la enseñanza náutica como se ha dicho en el numeral 6 del capítulo anterior. Los centros docentes de Marotto y Villalpando cuentan con su protección, así como la escuela que promueve el General Pedro de León que debió funcionar anexa a la Escuela Militar, malograda por el cambio de gobierno.

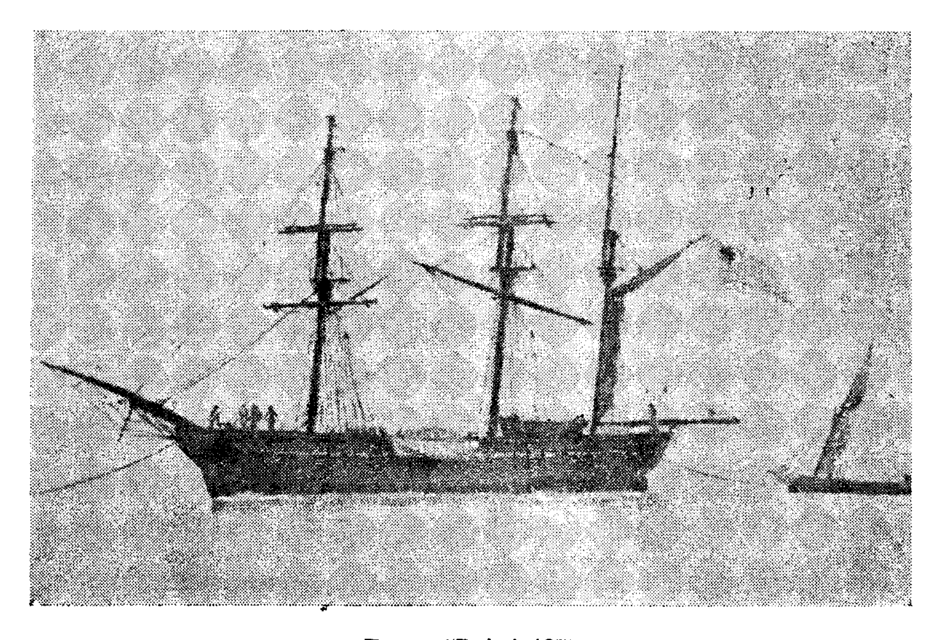
La escuela de Villalpando se financiaba en buena parte con los aportes del alumnado; al aprobarse su reglamento del 13/X/877, dispuso el gobierno "suprimir los artículos en que se trata de impuesto á los alumnos acordándose en su defecto la cantidad de doscientos veinte pesos que se agregarán mensualmente al presupuesto de la Capitanía de Puerto, destinado al sostén de las asignaturas de que trata el presente reglamento el cual empezará á regir el mes de marzo del año entrante" (1).

Es durante el Militarismo que se forma la primera fuerza naval militar orgánica del país.

2. – El viaje de la barca Puig (1875)

El citado motín estallado el 15 de enero de 1875 que depuso al Presidente Ellauri, trajo al ejercicio del Poder Ejecutivo para completar el período al ciudadano Pedro Varela el cual, invocando rumores de revolución ordenó la prisión y el destierro de un numeroso grupo de personalidades del grupo "principista": Dres. José P. Ramírez, Juan José de Herrera, Julio Herrera y Obes, Au-

reliano Rodríguez Larreta y Anselmo Dupont; señores Agustín de Vedia, Juan Ramón Gómez; Segundo, Eduardo y Ricardo Flores; los militares, coronel Fortunato Flores, comandantes Carlos Gurméndez, Octavio Ramírez y Osvaldo Rodríguez y Sargento Mayor Cándido Robido. Los deportados fueron llevados a bordo del "Transporte Nacional Puig", en realidad la "barca Puig", cuyo nombre se hizo célebre contrastando con su pobre estructura de madera que nunca fue armada en guerra ni comandada por ningún oficial de la marina militar, aún cuando en razón de la misión que se le confió, enarboló en el mayor, conforme a ordenanza, el pabellón distintivo de la marina militar del país.



Barca "Puig" 1875

La categoría de "transporte nacional" que se le atribuyó, fue un artificio al que recurrió el gobierno de Varela buscando las ventajas y privilegios que el Derecho Internacional Marítimo acuerda a esta clase de buques al consagrarla, por una ficción de sus disposiciones, como una prolongación del dominio del soberano a que pertenece. Tal estratagema no impidió, sin embargo, que la dignidad nacional fuese desconocida en algún punto de su largo recorrido del Plata a los puertos antillanos "como más tarde pudo comprobarse —escribió un cronista de la odisea de esta "barca Puig"— este título no trajo consigo las prerrogativas que se esperaban una vez que dejó nuestro puerto, ya que por lo contrario sólo sirvió para escarnecer nuestro pabellón de guerra en las escaladas que lo arribó la suerte".

"La historia de esta barca es más o menos la siguiente: era antiguamente el bergantín inglés "Boothahorse", naufragado en nuestras cosas, y luego, por orden de su capitán y propietario, que no tenía dinero para hacer frente a las erogaciones que le demandaba la reparación de sus fondos, lo vendió a los Sres. Hampry por la suma de $ 7.000. Estos señores, a su vez, lo vendieron al capitán mercante español de origen, Juan Puig, oriundo de Cataluña, por la cantidad de $ 8.000".

Este nuevo propietario dispuso otras reparaciones y modificó su arboladura, convirtiéndole de bergantín redondo en barca, agregándole el mesana con un pico para la cangreja. Tal la breve historia de este buque que cobraría en el Plata una "odiosa celebridad", al decir de don Agustín de Vedia en la obra con que relató las mil vicisitudes de aquel viaje de casi cien días, cumplido entre los puertos de Montevideo y Charleston, con escalas en Maldonado, Parahiba, La Habana; obra de la que extractamos este relato (2).

Apresados los nombrados ciudadanos el 24 de febrero, fueron trasladados en la madrugada del 26 en el vaporcito *Rayo* a la "Puig", cuya bodega había sido dividida en tres compartimentos: el de proa para el alojamiento de los deportados; el del centro para depósito de víveres y el siguiente para la tropa. Al amanecer del 28, remolcada por el *Fe*, la barca emprendió su viaje actuando como jefe el coronel Ernesto Courtin; Puig como piloto.

Fue la primera escala el puerto de Maldonado donde la nave se detuvo 3 días para terminar preparativos y dar algún descanso a los transportados, aunque no fueron muy satisfactorios pues los días de lluvia, el agua se filtraba por la mal calafateada cubierta obligando a algún huésped —el Dr. Herrera y Obes— a pasar las noches amparándose bajo un paraguas abierto sobre su cama.

"La descomposición del agua en los primeros días de viaje que, según las presunciones más favorables, debía durar de sesenta a setenta días fue, como se comprende, un gran motivo de alarma entre los deportados. El buque tenía un aljibe de fierro que podría contener cinco a seis pipas de agua y que debía estar en buen estado, pero ¿qué era eso cuando en el buque había más de setenta personas, que por lo menos consumían una pipa diariamente?"

El 7 de abril la barca arribó a Parahiba, reemprendiendo el viaje el 14, fondeando el 30 de mayo en La Habana que debió haber sido el término del viaje; pero las autoridades españolas dieron a las uruguayas y a la barca un tratamiento severo, no acordándole las prerrogativas de un transporte de guerra. "Si allí, en aquella miserable barca estaba representada la soberanía oriental, nunca nación alguna fue más vejada y más deprimida que la nuestra. La vez primera que el pabellón oriental cruzaba el océano en un buque de guerra, iba cubriendo una de las empresas más inicuas que se registra en los anales de la arbitrariedad, para ser declarada prisionera de las autoridades de La Habana y expulsada por último, en medio de un aparato insolente..." relata de Vedia.

Ante el rechazo de las autoridades isleñas, la "Puig" partió para el puerto de Charleston (EE.UU.A.), alcanzado el 19 de julio luego de haber salvado milagrosamente una de las típicas turbonadas de aquella zona tropical.

Merced a la providencial y eficaz intervención de un alto funcionario de la Administración de aquel puerto, el general Walthington que por haber estado en el Plata conocía de nombre a algunos de los desterrados, se allanaron las dificultades para un desembarco. Bajaron también el Coronel Courtin, el médico, José Campana y su ayudante, así como los dos oficiales que mandaban la tropa, todos los cuales partieron para Nueva York a fin de emprender el regreso a Montevideo.

"Los veinte y cinco soldados de la barca "Puig", casi todos en trajes harapientos, diseminados por las calles de Charleston, no tardaron en ser causa de escándalo y en caer bajo la represión de la justicia.

"Algunos de estos desgraciados fueron condenados a trabajos públicos en una Isla".

3. – Combate naval en el Este (14 Nov. 1875)

En los primeros días de marzo de 1875 estalla la llamada "Revolución Tricolor", por haberse adoptado como bandera de guerra la de los Treinta y Tres.

Mientras en tierra chocan gubernistas y revolucionarios en los combates de Guayabo, Perseverano y Palomas, frente a la costa fernandina, a la altura de José Ignacio, tiene lugar el encuentro de la zumaca *Carolina* con el vapor gubernista *General Artigas.*

La primera se halla al mando de los comandantes Alfredo Trianón y Octavio Ramírez y el segundo del Capitán de Marina Juan J. Gomensoro, siendo el coronel Ernesto Courtin quien tiene el poder de decisión en la operación.

La plana mayor del *General Artigas* está integrada por Carlos Lecueder, Tte. de Marina Gerardo Nievas, Alférez Juan Escabini y Guardia Marina Adolfo Pedemonte.

La zumaca tenía como misión desembarcar pertrechos de guerra y una pequeña fuerza de infantería para reforzar los efectivos del general Angel Muniz.

El encuentro tuvo lugar a unas 60 millas al sur de José Ignacio, en las circunstancias y con el desarrollo de que informa el parte pasado por el coronel Courtin al Ministro de Guerra y Marina, Coronel Miguel A. Navajas, cuando el 16 de noviembre el *General Artigas* se hallaba de regreso en Montevideo y cuyo mérito ilustrativo merece la transcripción total ([3]).

"El que suscribe tiene el honor de informar á VE. que habiendo zarpado del puerto de Maldonado el día 13 á a las dos y media de la tarde, como avisé á VE. en esa misma fecha, procedí á recorrer las costa hasta Castillos, punto á donde llegué el día 14 al amanecer.

"Persuadido de que el enemigo había desembarcado en esa costa, regresé con rumbo á Maldonado, efectuando los desembarcos en los distintos puntos de la costa, en donde fácilmente fue informarme por los vecinos que si bien partidas sueltas del enemigo recorrían la costa, y decían á todos que esperaban una expedición de Buenos Aires, esta no había aparecido aún.

"Persuadido de esto seguí navegando sin ver indicio alguno hasta que á las tres de la tarde de dicho día á la altura de José Ignacio avisté un buque á la distancia que navegaba con rumbo á tierra.

"Mandé inmediatamente poner proa hacia él y dar toda fuerza de máquina; media hora después alcancé á reconocer que era un buque que por su aparejo aumentó mis sospechas.

"A las 3 y 3/4 estaba á tiro y medio de cañón, reconociendo en él una zumaca perfectamente aparejada y cuyas señas eran las que VE. me había transmitido. En este momento viré de bordo y puse la proa mar afuera. "Di orden al comandante D. Juan J. Gomensoro para que hiciese preparar la infantería y los artilleros al pie de una pequeña pieza de proa; mandé hiciera un disparo en blanco para conseguir que la zumaca se pusiese en facha y esperase como es de costumbre las órdenes de este buque que ostentaba su bandera y gallardete de guerra.

"El tiro mencionado fue la señal para que la zumaca precipitara su fuga al rumbo indicado, dando una semi-plena prueba con ese proceder que era el enemigo, é izando no obstante esto el pabellón italiano.

"Apuramos lo posible la marcha, convenciéndonos en el acto que la zumaca, con el viento que se repuso en el mismo momento, marchaba mejor que este buque, por más que los maquinistas y el comandante de él hiciesen lo posible para aligerar nuestra marcha.

"Mientras hacían esos esfuerzos sin resultado aparente, mandé tirar un tiro á bala á la zumaca, el que no alcanzó ni á la mitad de la distancia que nos separaba de ella, distancia que sería como de treinta á treinta y cinco cuadras.

"Continuó la fuga, empleando para precipitarla el medio de mojar la lona de las velas para tratar de aventajarnos algo más, lo que consiguió sin que por eso la perdiéramos de vista, gracias á los esfuerzos que se hicieron con la máquina.

"Con el viento fresco aumentaba la mar y sólo á las diez y media, escaceando aquel para caminar las nueve millas largas que veníamos andando por hora, vinimos á alcanzar con mucho trabajo al enemigo á distancia de medio tiro de cañón.

"Mandé romper el fuego preparando todo para tomarlo á viva fuerza, confiando que el viento y mar calmasen, y me fuese posible el abordaje. En ese mismo momento, el enemigo rompió un fuego de fusilería sobre nuestro buque que es mucho más bajo que el de ellos, cuyo fuego fue con remingtons y al que contestamos con entusiasmo en medio de vivas al Superior Gobierno.

"Un cuarto de hora haría que duraba el fuego, cuando la pieza de proa se inutilizó, perdiendo así la ventaja que llevábamos á un enemigo tenaz y con delito.

"El viento vino á arreciar, el empeño nuestro á la par, sin que el enemigo nos volviera á tomar ventaja.

"Media hora después volvíamos á alcanzarlos, pero el mar movía de tal manera nuestro pequeño vapor, que era imposible disparar con ventaja sobre el enemigo, quien volvió á romper sus fuegos sobre nosotros, y los que contestamos por el término de media hora hasta que juzgué mandarlo suspender por la mucha distancia; él siguió haciéndonos fuego como cinco minutos, habiendo en ese tiroteo como en los anteriores hecho gala de tener munición en abundancia; por nuestra parte se consumieron treinta tiros de cañón y cinco mil de remingtons.

"Las doce de la noche eran cuando cesó el fuego, gracias al viento que nos enloquecía con el movimiento del mar.

"Desde esa hora seguimos navegando fuera de tiro, pero persiguiéndolo con igual ardor hasta las cuatro de la mañana, en que consultado el viento y la falta de carbón, resolví con todo pesar de mi alma abandonar lo que se podría llamar importantísima presa, si el viento hubiese disminuido ó el vaporcito y su microscópica artillería hubiese sido otra.

"El enemigo siguió rumbo al S.O. cuarto Oeste dirigiéndose a la costa argentina, pero según los cálculos del práctico nos hallábamos al abandonar nuestra persecución por fuerza mayor, á unas treinta millas del cabo Santa María y á corta distancia del de San Antonio ó Tuyú (República Argentina).

"Por la copia adjunta que me pasa el comandante D. Juan J. Gomensoro se impondrá VE. de la lista nominal de los heridos habidos durante el combate, faltando sólo incluir en dicha lista el vaqueano don Vicente Granotich que fue gravemente herido en el pecho, en los primeros tiros, privándonos así del primer elemento para un buque en el río.

"Restándome solo recomendar á VE. la digna conducta asumida por el Comandante don Juan José Gomensoro, su brillante oficialidad y valiente tropa, habiendo cumplido igualmente los señores oficiales del buque, pero muy especialmente el joven marinero Gregorio Plá, que con valor poco común reemplazó al vaqueano en el timón que colocado sobre el pasadizo elevadísimo era el puesto de más peligro como lo atestigua el destrozo que las balas enemigas han hecho en él.

"Concluida la presente faltaría á mi deber si no pusiese en conocimiento del gobierno que mi particular amigo don Tomas de Tezanos, que me acompañó en esta expedición, ha dado una prueba mas de valor é intrepidez, quedándose todo el tiempo de combate sobre la toldilla, de la cual varias veces bajé en desempeño de mis obligaciones y en lo cual me reemplazaba.

"Felicitando últimamente al Superior Gobierno por el triunfo... etc. Según el parte del Comandante Gomensoro, las bajas en su buque fueron: 3 muertos, 4 heridos e igual número de contusos.

Ese mismo día, 16 de noviembre de 1875, el Ministro de R. Exteriores enviaba a nuestro representante en Buenos Aires copia del parte transcrito, ordenándole: "Reclame VE. que se considere y trate como pirática esta expedición que suponemos refugiada en puerto argentino. Haga VE. sentir en términos decididos la gravedad de la situación que puede producirse si el gobierno argentino no coloca en posición inofensiva á los conocidos promotores de estas expediciones, que nos obliga á defender constantemente nuestras costas de la agresión que contra ellas se dirigen desde Buenos Aires".

El Ministro oriental contestaba poco después que los señores José María Muñoz y José Pedro Ramírez habían sido internados, y que los Sres. Villalba, Herrera, Botana y Baraldo habían sido apercibidos y no podían salir de la provincia, habiéndose expedido órdenes para el apresamiento de la *Carolina*.

4. – El conflicto del Enmore (10/III/876)

Como consecuencia de las precarias fuerzas navales militares del país, en el día indicado se produce en el puerto de Montevideo un incidente que pudo tener graves consecuencias internacionales. Las tuvo para la dignidad nacional y la injusta solución pone en evidencia, una vez más, las lamentables consecuencias de carecer la República de los elementos adecuados a su posición geográfica, a su condición de país marítimo.

El vapor inglés *Enmore* chocó fuera de aguas jurisdiccionales con el norteamericano *Belle Hooper* que, con averías penetró en el puerto de Montevideo remolcado por el primero que había resultado ileso.

De acuerdo a las prácticas internacionales, el capitán del *Hooper* presentó la debida protesta a nuestras autoridades marítimas, obteniendo el embargo del causante de la colisión, a cuyo costado se fondeó el vaporcito de guerra *General Palleja* a fin de asegurar el cumplimiento de las disposiciones judiciales.

A las 19 hs 15 del 10 de marzo, se acercó al grupo la cañonera inglesa *Beacon* con sus tripulantes formados en zafarrancho de combate con la finalidad de proteger el escape del *Enmore*, el que se puso en marcha a las 9 de la noche.

El comandante del *General Palleja*, Sr. Lucas, de nacionalidad española, adoptó una actitud pasiva ante el desconocimiento de la autoridad nacional, motivando las vivas protestas del Gdia. Marina Eduardo J. Miranda que, herido en su dignidad patriótica, quiso hacer fuego sobre la cañonera inglesa. Como el comandante se lo impidiese, el marino oriental elevó su protesta a la superioridad, la que determinó la formación del correspondiente sumario.

El Sr. Lucas fue separado del cargo que no supo defender. [4]

5. – El problema de los prácticos lemanes. (1876)

En este mismo año del incidente del *Enmore*, se renueva el viejo pleito de la actuación de los prácticos del Río de la Plata que involucraba un conflicto de trabajo para los profesionales, pero una cuestión jurisdiccional para los países ribereños.

El ancho estuario cuya navegación se hallaba afectada por bancos, corrientes y nieblas; carente de balizamiento eficiente en las primeras décadas del siglo pasado, suponía una pesadilla para los marinos extranjeros, haciéndoles imprescindible el concurso de gente avezada.

La costumbre había impuesto que los prácticos de los dos ribereños se apostaran a la altura de Punta del Este a fin de ofrecer sus servicios al barco que recalaba; la competencia creaba frecuentes incidentes.

Tempranamente, el gobierno uruguayo creó una sociedad de prácticos "de mar y río", los que debían rendir previamente una prueba de suficiencia y sujetarse a un arancel de tarifas. El tribunal examinador fue creado por disposición del 16 de octubre de 1830, presidido por el Capitán del Puerto. ([5])

Esta sociedad hubo de ser disuelta el 19 de mayo de 1835 por no haber "producido las ventajas que debía esperarse de su funcionamiento".

En 1855, fueron los mismos prácticos quienes constituyeron una asociación con reglas establecidas por decreto del 29 de marzo; pero otra disposición del año siguiente la dejó sin efecto, dejando en libertad a capitanes y consignatarios para la elección del práctico. ([6])

Esto determinó conflictos. En el Mensaje del Ejecutivo a la Asamblea de febrero de 1857, se denunciaban "algunos avances de los Prácticos Lemanes de Buenos Aires en las aguas de la República", por lo cual se ordenó al Cónsul General de la nación acreditado en aquella ciudad, los hiciese presente al gobierno "para que evitase su repetición. Por su parte, el Gobiernos de Buenos Aires ha hecho observaciones análogas, pero la buena disposición de ambos gobiernos facilitará un arreglo equitativo".

En 1876, los prácticos nacionales hacen saber a nuestro gobierno que las autoridades argentinas habían prohibido a los barcos de ultramar la utilización de sus servicios, bajo el apercibimiento de fuertes multas; medida que consideraban lesiva para sus derechos "tratándose de aguas comunes", aunque más tarde se habían publicado avisos previniendo que la exclusión de prácticos orientales sólo se refería a los barcos navegando entre Punta del Indio y puertos argentinos. Proponían nuestros prácticos que a la altura de la isla Farallón se colocara un pontón donde bajarían los tomados en la boca del Plata y se resolvió de conformidad. "Pero las autoridades argentinas, que veían frustrados sus planes reiniciaron entonces algunas medidas que acababan de abandonar, dando lugar con ello a que nuestro gobierno dictara en 1877 un

decreto de represalias por el cual se establecía que todo individuo que pilotease un barco en aguas orientales, sin estar patentado en la República, pagaría una multa igual al precio del pilotaje y que todos los buques de ultramar que se dirigiesen a nuestros puertos estaban obligados a tomar prácticos orientales hasta el pontón de la isla Farallón".

Era una clara reafirmación de nuestros derechos jurisdiccionales y se confió a los buques de nuestra marina militar asegurar su cumplimiento. Más de una intervención evidenció su voluntad de hacer respetar las órdenes del gobierno.

"El cambio de notas entre las Cancillerías del Plata, iniciado a raíz de la primera de esas medidas, concluyó con la promesa del Gobierno Argentino de enviar instrucciones a su Legación para solucionar el incidente". ((7)

Como los conflictos continuaran, se iniciaron negociaciones diplomáticas que culminaron en la firma del Convenio del 14 de agosto de 1888 que declaró libre la profesión "a favor de todo individuo que posea la patente o título correspondiente expedido por las autoridades competentes de una u otra Nación" (Art. 1º); estableciéndose por el Art. 4º que tanto en el río como fuera de cabos "podrán los buques tomar indistintamente práctico oriental o argentino; pero todo buque que zarpe de un puerto en cualquier dirección, deberá tomar Práctico de la nacionalidad de dicho puerto". Se consagraba así no sólo la igualdad de derechos para los profesionales sino el respeto al condominio del Plata.

El Convenio ponía fin a la situación denunciada por el Representante Nacional, Dr. Pablo Otero, en ocasión de discutírsele: "...así como la República Argentina perseguía á nuestros prácticos, en las aguas de la República se empezó á perseguir el pilotaje argentino". (8)

6. – El rapto de la "Pensiero". (1880)

Nuestras reyertas internas renovadas casi sin interrupción desde que el país adquirió su independencia política; las varias solicitudes a los países vecinos para lograr su solución; alguna prédica de integrarnos a la Argentina así como algún proyecto de neutralización de la República, nos habían creado un concepto desfavorable en el exterior que estimulaba actitudes irreverentes para nuestra soberanía.

A mediados de 1880 se produjo un agravio similar al protagonizado por el *Enmore*. La Argentina se hallaba en guerra civil por un conflicto surgido entre su presidente, D. Nicolás Avellaneda y el gobernador de la Provincia de Buenos Aires, Dr. Carlos Tejedor. Como consecuencia del mismo entró a Montevideo el barco argentino *Vigilante* y apoderándose de la balandra nacional *Pensiero* que se hallaba fondeada cerca del muelle Capurro con

441 cajones de cartuchos de Remington pertenecientes a una firma comercial, se la llevó a remolque a Buenos Aires.

Violación tan burda de nuestra soberanía motivó un reclamo de nuestra Cancillería, exigiendo la restitución de la balandra y su cargamento; suspensión y enjuiciamiento con castigo del jefe del *Vigilante* y satisfacciones adecuadas.

El Dr. Avellaneda envió de inmediato en misión especial al Dr. Bernardo de Yrigoyen quien, contando con la buena voluntad uruguaya zanjó la cuestión.

Se hace difícil imaginar como pudo realizarse el apresamiento y remolque de la *Pensiero*, extraída desde el fondo de la bahía, cuando el gobierno contaba con los buques *Fe*, *Rayo*, *Syrius* y *Arquímedes* además de alguna otra unidad menor.

Verdad que se trataba de naves de inferior categoría militar, inadecuadas a los reclamos de las necesidades nacionales, lo que nuevamente se pone en evidencia dos años más tarde con el incidente promovido por la cañonera italiana *Caracciolo* apoyando una reclamación diplomática entablada por acusación de tortura a dos súbditos de esa nacionalidad.

7. – El caso Volpi y Patrone y nuestra debilidad naval (1882)

El hecho conmovió a la sociedad ya soliviantada por el asesinato y robo cometido por el ciudadano José Carbajal a principios de 1882, delitos de los que se acusó como cómplices a los residentes italianos Volpi y Patrone.

Si bien el Tribunal que actuó en la causa señaló testimonios comprobatorios de tal complicidad, el Fiscal del Crimen, Dr. Juan José Segundo expuso dudas sobre la veracidad de aquellos; en cambio, hubo comprobación de que ambos presuntos cómplices habían sido torturados en las cárceles del Cabildo. Dada la generalizada animosidad contra el Presidente Máximo Santos, la prensa se pronunció en aguda forma condenatoria. La gravedad de sus denuncias decidieron al Encargado de Negocios de Italia, Sr. Enrique de Perrod a solicitar autorización para entrevistar a sus com patriotas en la cárcel, la que fue negada por la Cancillería la que adujo, con razón, la falta de personería del diplomático para representar a los encauzados, quienes debían deducir acción ante los tribunales nacionales. Pero cuando estos fueron puestos en libertad, se presentaron al consulado de su nación denunciando haber sido sometidos a torturas, por lo que la Legación formuló una protesta "contra todo perjuicio de índole moral o material procedente de los "gravísimos hechos producidos".

Ante su rechazo por nuestra Cancillería, la Legación italiana la reiteró previniendo de que en caso de no ser admitida dentro del plazo perentorio de 24 horas, el escudo italiano sería llevado

a bordo de un buque de guerra y se quedaría en espera de las instrucciones que se solicitarían a Roma.

Conjuntamente con este ultimátum se difundió una hoja con un manifiesto que llevaba las firmas del comandante de la "*Caracciolo*", Carlos de Amézaga, y del Sr. Perrod, el cual firmaba en segundo término como para confirmar al comandante.

Decía el autor del manifiesto tener ante el gobierno del Rey y ante la colonia italiana un elevado y sagrado deber que cumplir: el de protestar enérgicamente "contra el atroz crimen cometido por agentes del Gobierno oriental en dos de nuestros connacionales... Hoy os declaro que he cumplido aquel imperioso deber con rectitud de ánimo... Empero todas mis esperanzas, en vez de hallar en quien tiene la alta responsabilidad de la aplicación estricta de las leyes del país en que se desenvuelve vuestra honesta laboriosidad, el brazo fuerte de la justicia civil que no guarda consideración humana ni sofística, hallé la oferta de expedientes de leguleyos constituyendo expresamente una ofensa a la representación de una Nación amiga e implícitamente una denegación a las justas pretenciones vuestras y mías... Estoy, por lo tanto, decidido, si mañana el precitado Gobierno persiste en su denegación, a bajar el escudo de la Real Legación y a llevarlo conmigo sobre el buque de guerra italiano superior, a la espera de las instrucciones que arriba indico... A bordo de los buques de guerra y de los buques italianos mercantes —concluía el Manifiesto—, la bandera de guerra ofrecerá siempre un refugio seguro a los que tuvieran necesidad de protección eficaz". (9)

Era un lenguaje ofensivo, hiriente de la dignidad nacional, actitud agravada más tarde por la actuación en Montevideo del Ministro italiano en la Argentina, barón de Cova.

Al vencimiento del plazo, el escudo de la Legación fue llevado a bordo de la *Caracciolo* en medio de una gran conmoción popular; todas las tropas fueron acuarteladas. En realidad, las fuerzas que debían ser llamadas a intervenir eran las navales para contener los desplantes de la no muy eficiente cañonera italiana en cuya modesta artillería se afirmaban los desplantes de las autoridades diplomáticas del reino peninsular europeo; pero el Uruguay, país marítimo por su posición geográfica, carecía del aparato naval indispensable.

Comentando este incidente, escribía el C/N Francisco P. Miranda en "El Siglo" de Montecideo del 1º de febrero de 1913: "El conflicto con Italia, motivado por la cuestión Volpi y Patrone, puso de manifiesto una vez más la necesidad en que nos hallábamos (y aún nos hallamos) de poseer una fuerza naval eficaz, que evitara el sometimiento de la soberanía nacional á imposiciones de países que aprovechan la oportunidad de ser agresivos con los débiles. El jefe de una vetusta cañonera de madera, como lo era la *Caracciolo*, adoptó una actitud altanera, escudado en los cañones que montaba su buque y que le daban un relativo poder frente á nuestra nulidad naval. Es indudable que si hubiésemos dispuesto

de algunos buques debidamente armados, más correcta hubiera sido la actitud del marino italiano y de la diplomacia de su país, pues aunque Italia disponía de una escuadra relativamente poderosa, el envío de ella á nuestras aguas le ocasionaría gastos de tal importancia, que antes de adoptar esa medida hubiera facilitado un arreglo más decoroso para la República". Y en 1900, el también Cap. de Nav. Jorge B. Bayley comentaba en su obra : "Apuntes y recuerdos marítimos de fin de siglo": "Pruebas irrefutables de ello tenemos bien presentes, como por ejemplo, cuando la reclamación Volpi y Patrone en 1881 en que el Comandante del buque de guerra *Caracciolo*, con su débil navío, valido de que no teníamos ni una fortificación en nuestras costas y ni siquiera un solo buque con que hacernos respetar, se impuso á nuestro Gobierno".

8. – Santos crea una marina militar

Fue después de las humillaciones nacionales relatadas, que el Presidente Santos * crea un instituto naval militar que, en materia de buques, estuvo constituido por tres cañoneras de relativa eficiencia; en organización, por una autoridad rectora y un Jefe de Escuadra y en materia de preparación profesional, por la Escuela de Náutica de 1882 confiada a la dirección del Tte. de Marina Amabilio Villalpando secundado en sus tareas por el Ingº Luis Andreoni, el Agr. José E. Travieso y los señores José Stirling y Guillermo Langoust.

Hubo, pues, una decisión regulada que atendió a la creación y funcionamiento de los diferentes elementos constituyentes de un instituto naval militar.

De la escuela de Villalpando ya nos hemos ocupado; veamos ahora los otros componentes.

A) *Buques*. El 17 de noviembre de 1882, el Sr. Manuel Campos Samanés ofreció dos unidades similares que el gobierno turco había encomendado al Establecimiento Técnico Triestino, el que se vio en la necesidad de paralizar la construcción por incumplimiento de contrato y buscar adquirentes en el extranjero, pues el estado de las obras admitía modificaciones al proyecto primitivo.

Se designó una comisión que hizo el estudio de la oferta y planos y satisfechas algunas aclaraciones y demandas de adaptaciones, el 30 del mismo mes el gobierno uruguayo firmaba el contrato de compra por una de las unidades al costo de 21.000 libras esterlinas. (10)

La construcción fue vigilada en el astillero italiano por el Comandante Xavier Gomensoro * y el Inspector de Máquinas Orestes Gazzaro. Se incorporó al servicio con el nombre de *"General Ar-*

* Anexo I, Nº 21.
* Anexo I, Nº 12.

tigas" en diciembre de 1884, siendo la primera unidad militar ordenada construir en el extranjero.

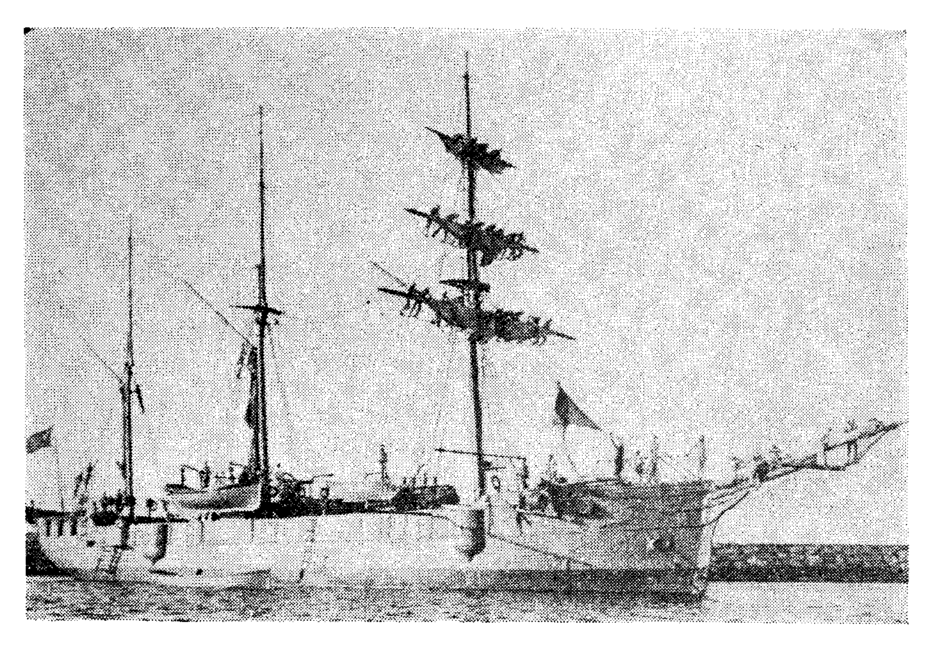
El casco de hierro respondía a las siguientes características: 39 m de eslora; 6,20 de manga y 2,72 de calado medio. Desplazamiento: 263,27 ton. Armamento: dos cañones Krupp giratorio de 12 cm y 2 Gardens de 13 mm.

Obedeciendo a una arraigada idea, según alguno de sus biógrafos, dispuso Santos a mediados de 1882, que se construyese otra cañonera en la Escuela de Artes y Oficios ubicada entonces en calles 18 de Julio y Caiguá, hoy Eduardo Acevedo, y que ya tenía alguna experiencia en construcción naval: el pequeño vapor *Paz y Trabajo* que recibió el primer premio en la Exposición Continental de Buenos Aires de 1882.

Terminados los planos del nuevo buque, presupuestado su costo y adquirida la maquinaria necesaria, se dio comienzo a la tarea bajo la Dirección del Maestro de Ribera Antonio Valera y del ingeniero Mecánico Jorge West.

Para los trabajos se contaba con un amplio terreno que llegaba hasta la calle Lavalleja. El 15 de abril de 1884 el caso era botado en las aguas de la bahía, en circunstancias que se expondrán.

Las características de esta cañonera se ajustaban a las siguientes dimensiones: m 35,50 de eslora; 6,65 de manga, 4,30 de puntal, 3.30 de calado medio, 241 ton. de desplazamiento. Velocidad 9 nudos. Fue armada con 4 cañones Krupp de 75 mm. y 1 ametralladora Nordenfelt de 25 mm.



Cañonera "General Suárez" ex "Tactique"

Para hacer frente a la revolución del Quebracho (1886), Santos adquirió en enero de dicho año la cañonera francesa *Tactique,* vieja construcción realizada en Cherburgo en 1863, a la que se denominó *General Suárez.* Era un casco de madera de m 43.50 de eslora, 6,25 de manga, 3,62 de puntal, 2,57 de calado medio; 365 Ton. de desplazamiento y 9 nudos de velocidad. Su armamento consistía en dos cañones de bronce de avancarga que en 1887 fueron reemplazados por 4 Krupp de 75 mm y 4 ametralladoras Nordenfelt de 25 y 11 mm.

Hay pequeñas diferencias en los datos dados por las diversas fuentes consultadas; pero como puede apreciarse, las tres naves eran de características muy similares y su calado las hacía aptas así para el Plata como para la mayor extensión del río Uruguay.

Durante 20 años prestaron activos servicios en funciones de paz y de guerra.

B) *Organización.* Las innovaciones fundamentales en este aspecto están dadas por el nombramiento de un Jefe de Escuadra y por el dictado del decreto del 1º de diciembre de 1882 que recoge la iniciativa del Presidente Berro del 8 de setiembre de 1863 a que nos hemos referido en el numeral 5) del Cap. anterior, que no alcanzó consecuencias prácticas debido a las convulsiones que agitaron al país en los años posteriores.

Los regímenes o simplemente maneras con que se habían manejado las distintas fuerzas navales que se habían sucedido en el país, es posible apreciarlas por lo historiado. Durante los años 1832 y 34, los comandos de las naves reconocieron a un jefe de agrupación que recibía órdenes del Ministerio de la Guerra o de los Jefes Políticos departamentales o de los jefes militares regionales. A su vez, aquel jefe se comunicaba con el Ministro o el superior del Estado Mayor del Ejército.

En la "Escuadrilla del río Uruguay" comandada por Fourmantin, tal régimen se mantuvo. En 1841 existe una mayor experiencia y actúa un jefe de marina con conocimiento de fuerzas navales organizadas. Coe, comandante de la escuadra nacional, había actuado a las órdenes del Almirante Cochrane. Se maneja en relación directa con el Ministro de Guerra y Marina que no interviene en las operaciones estratégicas de la flota, aunque sí en decisiones logísticas. En este caso especial, dada la autoridad y el ascendiente de Rivera, es éste quien sugiere alguna operación naval.

Así se llega a la época de Santos quien, con su Ministro Máximo Tajes dicta el 1º de diciembre de 1882 el decreto que apunta francamente a darle a la fuerza naval una organización propia; pero sólo al conjunto de barcos. La enseñanza naval permanece ajena a la disposición, vinculada a la Universidad de la República o dependiendo directamente del Presidente de la República o del Ministro del ramo.

El referido decreto dispone:

Art. 1º — Desde la fecha la Capitanía del Puerto de Montevideo tendrá la denominación de Comandancia de Marina y Capitanía General de Puertos.
Art. 2º — Las demás Capitanías de Puertos de la República estarán bajo la inmediata dependencia de la Comandancia de Marina y Capitanía General de Puertos. ([11])

Se innova, pues, en dos sentidos: se da jurisdicción nacional a la Capitanía del Puerto de Montevideo y, además, se le confía la dirección de la marina militar por lo cual marca el principio de una organización del instituto naval. Si bien la Capitanía del Puerto, con sus funciones de policía portuaria, carecía de la capacitación específica para ejercer la dirección de la marina militar, el país no contaba por entonces con otro organismo más adecuado a tal fin.

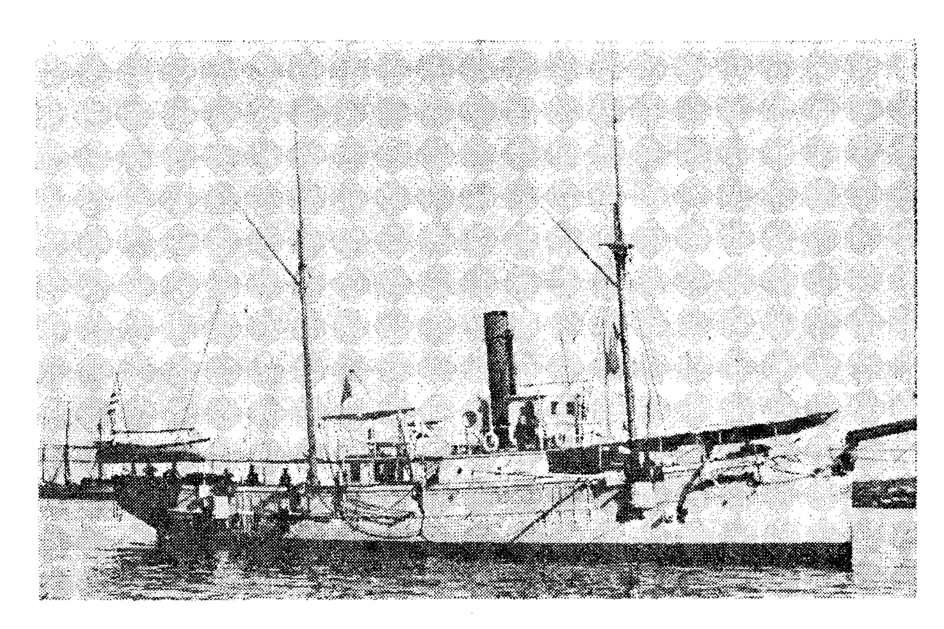
Tal incapacitación derivaba de la falta de idoneidad profesional de la Capitanía. Como comentaba el Cap. de Navío Jorge B. Bayley en 1900: "La Comandancia de Marina que en todas las naciones civilizadas está bajo la dirección de un jefe perteneciente al arma, en el nuestro ha estado siempre y está actualmente bajo la dirección de jefes de caballería o infantería".

La única excepción a este hecho, en nuestro conocimiento, la constituye Pablo Zufriategui,* capitán de puerto en 1815 tras la ocupación de Montevideo por las tropas orientales y nuevamente el 9 de febrero de 1829, cargo que con carácter interino desempeña hasta el 10 de noviembre de 1830 en que es sustituido por el Coronel Manuel Oribe.

El referido decreto de Santos no entró en vigencia de inmediato, según comentarios que en su edición del sábado 25 de julio de 1908 recogió el diario montevideano "La Razón" del Cap. de Navío Jorge B. Bayley quien, por su preeminente actuación en la Armada de la época, tenía autoridad para conocer los hechos. Historiando el suceso, decía Bayley: "Cuando el año 1884 se formó el plantel de nuestra escuadra con las cañoneras "Rivera", "Artigas" y "Suárez", estas dependían del Ministro de Guerra y Marina; una vez organizadas se nombró un jefe de escuadra, á cuyas inmediatas órdenes quedaron, y en ausencia de éste, á las del comandante más antiguo cuyo buque arbolaba la insignia respectiva de acuerdo con los reglamentos en vigencia.

"Hasta el año 1898 todo marchó en el más perfecto orden; nuestros buques tocantes á organización y disciplina no tenían nada que envidiar á los extranjeros, á cuyos jefes llamaba la atención nuestro perfecto orden; existía la unidad y la subordinación; hasta las más mínimas maniobras se decían por medio de señales or-

* Anexo I, Nº 26.



Cañonera "General Rivera" en servicio

denadas por la nave capitana... Se trabajaba constantemente en las diversas maniobras y zafarranchos, y se llegó á navegar hasta seis mil millas por año, en viajes de instrucción, estudios y valizamientos, según consta de las memorias respectivas. El año 1898 el presidente Cuestas suprimió el puesto de jefe de escuadra, sacó a los buques de la dependencia del Ministerio y los puso á las inmediatas órdenes de la Comandancia de Marina y de aquí vino la "deblacle".

La Jefatura de la Escuedra había sido establecida por decreto del 28 Feb. 1894 firmado por el presidente Julio Herrera y Obes y se suprimió por Resolución presidencial el 10 de marzo de 1898.

Al creársele, la designación recayó en el entonces comandante de la *General Rivera,* Teniente Coronel de Marina Jorge B. Bayley. *

Jefe dotado de espíritu de iniciativa y de orden al servicio de un carácter de singular firmeza y de una absoluta dedicación a su carrera, su labor en el cargo que se le confiaba quedó señalada por una labor ponderable que fue encauzando la vida y el accionar de la marina de guerra por normas acordadas, estimulándose el esfuerzo de la oficialidad hacia el cultivo de la técnica profesional. Durante el desempeño de su cargo de Jefe de Escuadra preparó y puso en vigencia el "Código general de señales para la marina de guerra y dependencias marítimas de la República O. del

* Anexo I, Nº 2.

Uruguay"; "Reglamento de los deberes generales y atribuciones de los jefes y oficiales de la Armada Nacional"; "Memorándum del Marino"; "Libretas de toques y zafarranchos en general y distribución del servicio"; "Proyecto de ceremonial, banderas e insignias para el servicio de la Armada Nacional"; "Manejo del cañón Krupp de 7,5 cms. y deberes generales del oficial comandante de batería".

Como trabajo complementario se diseñaron uniformes e insignias, reglamentándose su uso; se dieron directivas para los servicios y obligaciones de los oficiales de guardia; normas para la actuación de los practicantes de medicina que efectuaban el servicio que efectuaban el servicio de sanidad de la Armada; se estableció una Academia de Marina y una escuela de esgrima que impartía enseñanzas a bordo de la *"General Rivera"*, etc.

El instituto naval se encauzaba decididamente, pues ,hacia una organización acorde con su importante función y los conocimientos de la época. Cuando se eliminó la Jefatura de Escuadra, la Armada Nacional era ya una realidad irreversible, con muchos y valiosos servicios justipreciados por autoridades gubernamentales y dirigentes políticos que defendieron su existencia.

9. – Construcción y viaje austral de la Rivera.

La singular construcción de la *General Rivera* y su azaroso viaje a las aguas australes del Estrecho de Magallanes, son episodios que merecen espacio en la historia de la Armada Nacional.

Ya hemos dicho que para la construcción se contó con un amplio terreno, previéndose orientar la colocación de la quilla hacia el NE, frente al portón de la calle Caiguá por donde debía salir el casco terminado. Pero no se tuvo en cuenta las dimensiones de manera que hubo de derribar muros cuando el casco empezó su singular "navegación" por las calles montevideanas, las actuales Avda. 18 de Julio, Sarandí y Juan Lindolfo Cuestas hasta el varadero de Gounouhiú —vulgarmente Guruyú— donde actualmente funciona el de la Administración N. de Puertos, tironeado por las tropas de guarnición de Montevideo que se turnaban estimuladas por el pueblo y autoridades nacionales y extranjeras.

En su discurso de clausura de los exámenes de la Escuela Taller, decía el Ministro de Guerra, Máximo Tajes: "Réstame para terminar, señores, el anuncio de lo que ya por referencia sabréis seguramente, que en breve podréis examinar el primer buque de guerra construido en el país, o mejor dicho: en esta "Escuela de Artes y Oficios" pues toda la obra, de madera como de hierro, y su máquina, ha sido hecha en el establecimiento, y ha salido de sus talleres desde el primer clavo colocado en el casco hasta la enseña de la patria que ha de flamear al tope del primer buque de guerra uruguayo".

El 3 de marzo de 1884 el casco de la *Rivera* estaba terminado y se comenzó a colocar las anguilas para aquella curiosa botadura en seco; el día 9 comenzó a ponerse en movimiento mediante el funcionamiento de grandes cuadernales que se fijaban a un anclote el cual se iba hincando en tierra, a varios metros delante de la proa, a medida que la "navegación" avanzaba.

En el primer día, la progresión fue apenas de 40 metros a causa de la dificultad que imponía la maniobra de hacer virar el casco en la esquina de Eduardo Acevedo para que la proa quedara orientada hacia el oeste, rumbo al mar tan lejano para aquella singular aventura. A la puesta del sol del 10 de enero, la mole quedaba estacionada en el centro de la calzada, con sus 6 metros de ancho y sus 35 metros 50 de largo.

Al día siguiente se reanudó la navegación merced al esfuerzo de 150 hombres del Regimiento de Artillería, divididos en dos brigadas que se turnaban en el remolque; accionaban al toque de clarín entre el regocijo de la chiquillada y la sonrisa bonachona o el asombro de los transeúntes que encontraban en la faena un espectáculo. Era, de cualquier manera, el triunfo de la voluntad. Voluntad de hacer con manifestaciones de inteligencia y fuerza de músculos. Decisión de contribuir a la formación de una marina militar poniendo a constribución auténticos valores nacionales.

El 15 de abril (1884), luego de 36 días de "singladuras" por las calles montevideanas, el caso de la *Rivera* tomaba contacto con su medio natural. La botadura se produjo en ceremonia especial, con asistencia de las altas autoridades nacionales.

Para los trabajos finales el casco fue llevado al dique Mauá y el 12 de junio efectuó su primer prueba de navegación en corto recorrido; el 10 de agosto realizó la segunda, ya con carácter oficial, consistente en un viaje a Maldonado —11 nudos de velocidad como promedio— a cuyo regreso el Director de la Escuela de Artes y Oficio hizo entrega de la nave a la autoridad naval.

Los 19 años de su existencia conformaron un interesante historial, realizando misiones especiales y un viaje de instrucción al Estrecho de Magallanes que permitió aquilatar la eficiencia de la construcción nacional así como la preparación profesional de la oficialidad y tripulación.

Este crucero sin precedentes en nuestra Armada insumió 53 días, cumplidos entre el 28 de enero y el 21 de marzo de 1888. Comandaba la cañonera el Sargento Mayor de Marina Jorge B. Bayley; el Teniente de Marina Antonio Magdalena * ocupaba el cargo de 2º Comandante y Oficial de Derrota, a quien se debe el interesante Diario de Navegación que ha llegado hasta nuestros días; oficiales: Federico Abbondanza y Tomás Sciurano, Guardias Marinas; 1er maquinista Manuel Soisa; 2º id., Cecilio Díaz; practican-

* Anexo I, Nº 13.

Casco de la Cañonera "General Rivera" frente al Palacio de Gobierno (1884)

te, José M. Dubra; práctico del estrecho: Guillermo Hakel. Tripulación: 40 hombres.

Magdalena era español de origen, nacido en Tenerife, Canarias. Llegó al Plata en 1882 formando parte de la corbeta de guerra *Africa*, incorporándose luego a nuestra marina militar.

Partida la cañonera hacia las 4 horas del día 28 de enero, el mal tiempo se hace presente desde el inicio como un augurio de penalidades: chubascos, fuerte viento y mar agitada. En la 3ra. singladura se alcanza Cabo Corrientes. Al día siguiente, un furioso temporal alcanza a la nave. "Las olas bañaban la cubierta y es inmensa la cantidad de agua que entra por la proa, causando averías en cubierta, aunque afortunadamente de poca importancia".

"Las escoras son de 20º a 25º; cabezadas de hasta 30º, una de las cuales rompe con su violencia un barómetro. Pero la cañonera se aguanta bien. A la noche es tan violento el temporal, que obliga a asegurar de firme la tapa de las boca - escotillas y a colocar un tablón por banda en las amuradas a fin de facilitar la evacuación del agua embarcada. A pesar de todas estas precauciones, el agua penetra en cámaras, sollados, pañoles, despensa, bodegas. En el buque no queda un solo lugar seco ni una sola persona, de comandante a marinero, que tenga una pieza de ropa seca. A las 10 de la noche, un golpe de mar arrebata el 2º bote con sus pescantes; al sondar, la sondaleza se enrosca en el eje de la hélice y el barco queda casi sin gobierno".

Al día siguiente, el temporal arrebata el 3er bote; sólo a la medianoche cuando amaina se puede ir adelante. El comportamiento de la tripulación ha sido excelente.

El 7 de febrero se fondea en Bahía Blanca de donde se zarpa para Patagones al día siguiente; el 8 de marzo se arriba a Puntas Arenas.

En el estrecho se visitan Bahía Romay, Puerto del Hambre; Bahía de las Voces, San Nicolás, cabo Froward, puerto Galán, etc. El total de millas navegadas en él es de 340 millas. Es el primer barco de pabellón nacional que navega el célebre y arisco canal interoceánico, meta de la ambición de Carlos V, triunfo del tesón de aquel osado marino que navegaba "borracho de estrellas".

La tripulación se extasía en la contemplación de los altos picos nevados: Tarc. Nodales, Victoria. "Sentimos toda la grandeza y magestad de la naturaleza y una sed de infinito parece que se apodera de nosotros", asienta Magdalena en su Diario de Navegación.

En Puerto del Hambre se hacen ejercicios de artillería; el 14 de marzo se emprende el viaje de regreso fondeándose en Montevideo el 21 de dicho mes. No hay que lamentar una sola víctima y si loar mucha experiencia cumplida.

La cañonera es puesta en seco en el dique Cibils Jackson.

10. — Las revoluciones de Salvañach y Quebracho.

Cuatro revoluciones estallaron contra el Presidente Santos en su período gubernamental, de 1882 a 1886.

En 1884 la encabeza el Sargento Mayor Visillac que decía apoyar al coronel Juan Pedro Salvañach, quien partió del puerto de Buenos Aires. Esta vez, la actividad de la escuadrilla naval hizo fracasar el desembarco, aunque hubo necesidad de reforzarla con el vapor *Apolo* que ya había sido arrendado al producirse el alzamiento de Máximo Pérez. El arrendamiento se estipuló a razón de mil pesos oro por día. Felizmente para las finanzas nacionales, el movimiento revolucionario no duró más de veinte; de prolongarse, el arrendamiento hubiera superado el valor del barco.

En 1886, la idea revolucionaria contra el despotismo de Santos estaba en todas las mentes; había ganado todas las voluntades. Se habla de la necesidad de un movimiento general involucrando a los ciudadanos de todos los partidos y la población emigraba en masa a la Argentina tanto para engrosar al ejército revolucionario en formación como para escapar a la leva gubernista que deseaba formar un ejército que operaría en el litoral en combinación con la escuadrilla formada por el *General Suárez* de Xavier Gomensoro; los vapores *Fe* —rebautizado *General Flores*— Cap. Domingo Romero; el *Fortuna,* arrendado y armado en guerra con pertrechos sacados de la cañonera *Rivera* que se hallaba en reparaciones y cuyo mando se confió al capitán Bayley; la cañonera *Artigas,* comandante Risso y el vaporcito *Guarda.*

Esta escuadrilla transportó todo el ejército de línea que se movilizó con un efectivo superior a los 5.000 hombres.

El ejército revolucionario se forma en Entre Ríos y se pone a las órdenes del general José Miguel Arredondo, uruguayo al servicio argentino y que se consideraba no embanderado en ninguno de los partidos políticos de la República; tiene como colaboradores inmediatos a los generales Enrique Castro, Lorenzo Batlle.

El primero se embarca en Bs. Aires el 3 de febrero; el 16 sale del mismo punto el Batallón Nº 1 de Rufino T. Domínguez, en el vapor *Litoral.* Estas y otras partidas se concentran en Concordia, frente a Salto y es un secreto a voces el cruce del río; la fuerza naval del gobierno debe impedirlo.

Terminada su concentración, los revolucionarios se embarcan en el *Comercio* "que no era más que un casco pintado de rojo y destinado a ser remolcado por los vapores que se esperaban. A las 5 y media llegó el vaporcito *Leda* [mercante salido del Salto] y entonces el general Arredondo pidió 20 hombres armados que se embarcaran en un bote y fueran a intimar al capitán que se rindiera. Aquel no se hizo rogar mucho y a poco el *Leda* llega a nuestro lado, vivado por los revolucionarios. Varias embarcaciones menores fueron apresadas del mismo modo, pero hubo que esperar aún la llegada del *Júpiter*". [12]

Tres horas más tarde, este vapor de la carrera del río Uruguay llegó a Concordia y fue también apresado, incorporándose así a la flota invasora que contaba con ocho embarcacionees.

El general Arredondo embarcó en el *Júpiter* y el *Leda* tomó a remolque el casco del *Comercio* donde se encontraban los batallones 1º y 2º de infantería. Los demás efectivos se distribuyeron en el resto de las naves y el convoy se pone en marcha hacia el sur con el *Júpiter* a la cabeza el cual, a horas de marcha, pone proa hacia un barco que se avista en medio del río.

Pronto pudo comprobarse que se trataba de una unidad gubernista, el pequeño *Guarda*, el cual se le intima rendición. Contesta con una descarga de fusilería, luego vira y se aleja. Perseguido por el *Júpiter* de buen andar, el *Guarda* se adentra en el río Daymán.

Los expedicionarios continúan a fin de desembarcar en la extensa playa del Guaviyú. El *Leda* suelta su remolque para cooperar en las tareas del desembarco con lo que el casco del *Comercio* queda al garete con los dos batallones de infantería a bordo. El capitán del *Júpiter* hace observar al Gral. Arredondo la presencia de un nuevo buque; se ordena embicar haciéndolo así el *Leda* y el *Júpiter*, en tanto la cañonera *General Suárez*, "en movimientos inexplicables para los revolucionarios, paró frente al Saladero, hizo un disparo de cañón y saludó repetidas veces con el pabellón nacional. El Batallón 1º formado en la cubierta del *Comercio* agitó su estandarte dando vivas a la revolución. Seguidamente tratóse de enviar un comisionado a la *Tactique* para lo cual los Generales habían cambiado ideas con la rapidez que el caso exigía; pero en ese momento el buque viró y siguió aguas abajo". [13]

El comandante Gomensoro explicaría días más tarde su actitud, consecuencia de un falso conocimiento de las circunstancias. El 28 de marzo, el jefe político de Paysandú, Cnel. Salvador Tajes, al darle orden de seguir para Guaviyú, le manifestó que si bien los argentinos habían desarmado a los revolucionarios, tenía conocimiento de que se dirigían a Concordia, "y puede ser que intenten pasar". Gomensoro solicitó a Tajes un grupo de 10 a 15 hombres y un oficial, limitando el número cuando éste se negó "aunque fuesen solamente cuatro hombres para contener la tripulación, *todos extranjeros y de la marina mercante*. Pero ni de cuatro hombres podía disponer el coronel Tajes.

Ante tal negativa, la *General Suárez* se puso en marcha aguas abajo y en la vuelta de Guaviyú avistó algunas naves "que no pudimos distinguir cuales serían porque ni anteojos teníamos a bordo".

"Aproximándonos más reconocimos los paquetes de la carrera "Júpiter" y "Leda" con bandera francesa y otros que no conocíamos". La *Suárez* se fondea frente al saladero de Guaviyú a las 5 y 45 de la tarde; su comandante percibió en un altonazo unos 20 hombres tiroteando y supuso practicaban ejercicio de tiro. Llaman la atención con silbato y como nadie acude a bordo, se hace

un disparo de artillería por el buque que recibe en el trinquete y lumbrera de máquinas tres balazos. Se arría un bote para reconocimiento y antes de que se apartase de la cañonera se observa que de tierra saludan con la bandera nacional. Una observación más detenida revela el número de hombres y el comandante Gomensoro se persuade recién de estar frente a los rvolucionarios.

"¿Qué hacer, entonces, no pudiendo impedir un desembarco, supuesto que ya se había efectuado? Para hacer disparos al lugar donde se hallaba el enemigo era necesario atravesar el buque a la fuerte corriente de las aguas en ese lugar, canal angosto en el que no se puede virar con un buque de más de nueve pies de calado y tan pesado como es la "General Suárez". La artillería solamente puede hacer fuego en la perpendicular, el montaje no sirve, las balas son de diferente calibre del ánima de las piezas, no tienen los cañones ni alza ni punto de mira —los fulminantes de diferente bitola de los oídos y es preciso probar unos cuantos para que hagan efecto— con semejante artillería, ninguno o muy poco mal podría causarle al enemigo oculto tras un bosque. Tomamos la determinación de volver a Paysandú a dar parte de la invasión...". (14)

¡Tales los efectivos navales destacados para impedir el pasaje de las fuerzas revolucionarias que nuevamente traen la desolación y el luto al país!

Hacia las diez de la noche casi todos los contingentes invasores habían desembarcado. Se ordena al Batallón 1º formar pabellones en la costa. En eso se está cuando de improviso se oyen repetidas detonaciones de ametralladoras y cañón. Provenían del *Fortuna* que a favor de la oscuridad de la noche se había aproximado con sus luces apagadas. Su fuego es contestado por los batallones de Octavio Ramírez y el coronel Visillac que hacen impacto en sus compañeros de las líneas más avanzadas. Con todo, el *Fortuna* logra capturar dos de los vapores de los revolucionarios echando a pique con sus disparos otras embarcaciones menores cargadas con recados y los botes con que contaban los revolucionarios pasar la caballada que tenían en la costa de Entre Ríos, con lo cual privaron a aquellos con su principal elemento de movilidad.

"A pesar de que toda la gloria del desastre revolucionario se atribuyó al ejército del general Tajes —comenta el Cap. de Nav. Francisco P. Miranda en su trabajo de "El Siglo" varias veces citado —es indudable que la presencia de la "Suárez" y las hostilidades del "Fortuna" determinaron el fracaso del movimiento. La sola presencia de la "Suárez" motivó un gran pánico entre los invasores, quienes embicaron sus buques por temor á ser echados á pique en medio del río, abandonando uno de ellos á merced de la corriente y desembarcando en la mayor confusión. Sin la presencia de la "Suárez", las fuerzas de Castro y Arredondo hubieran talvez logrado desembarcar al sur del río Negro y el ejército de Tajes no les habría dado alcance dos días después".

"Sin la actividad desplegada por el "Fortuna", los revolucionarios se hubieran proveído de las caballadas, cuya falta les obligó á marchar lentamente á pie, exponiéndolos á la completa derrota que sufrieron en los campos del Quebracho".

"El gobierno, no considerando justificada la conducta de los jefes de la "Suárez", dispuso su enjuiciamiento, reemplazándolos el 31 de marzo con el Capitán don José A. Miranda como comandante y el Alférez don Nicolás Ravía como segundo".

El 17 de agosto de 1886, el Tte. Gregorio Ortiz, nieto de uno de los Treinta y Tres, descerrajó un balazo a Máximo Santos cuando entraba en el teatro Cibils, hiriéndole en la cara. A fines de octubre el Ministerio renunciaba en masa y el 4 del mes siguiente se constituía el Ministerio de la Conciliación. Santos renuncia el 18 y asume la presidencia interinamente su Ministro de Guerra y Marina, general Máximo Tajes. Una de sus primeras medidas fue disponer el desarme de los vapores *Fortuna* y *General Flores* (enero de 1887).

La funesta e imprevisora política de siempre!

El 1º de abril de 1887 la Asamblea General dispuso el destierro de Santos; pero como se supiese que éste regresaba en el vapor "Matteo Bruzzo", se ordenó que las unidades de la escuadrilla detuviesen al paquete italiano. Al efecto, el *Fortuna* hubo de ser reincorporado de urgencia, situándosele en las inmediaciones de Maldonado, mientras las cañoneras *Artigas* y *Suárez* lo hacían al sur de isla de Flores. En la primera embarcó el coronel Eduardo Olave encargado de notificar a Santos de la decisión del gobierno, a la cual dio cumplimiento trasbordando al británico "Mackelyne" que lo condujo a Río de Janeiro. Unidades de la Armada que él formó impidieron su retorno al suelo patrio.

11. – Misión de la "Gral. Artigas" al Paraguay (mayo 1885).

En los primeros meses del año 1885, el Ministro de Relaciones Exteriores del Paraguay en viaje a Europa, se detuvo unos días en Montevideo. Su deseo de visitar algunas instituciones, entre ellas el Museo Histórico Nacional donde se custodiaban los trofeos conquistados por las tropas uruguayas en la sangrienta e injusta guerra de la Triple Alianza, sugirió al Presidente Santos la idea de devolverlos al país de origen. Y como expresaba en su nota al presidente del Poder Judicial, fecha 15 de marzo, en que culminaban las gestiones preparatorias realizadas ante las autoridades nacionales, la entrega de los trofeos "al Exmo. Gobierno del Paraguay debe revestir la mayor solemnidad, y uno de los medios de alcanzarla, es enviar a la Capital de aquella República una di-

putación compuesta de los tres Poderes en que se halla dividido el Estado". [15]

Tal diputación estuvo integrada por el Ministro de Guerra y Marina, Gral. Máximo Tajes en representación del Poder Ejecutivo.

Por decreto del 19 de mayo se dispuso que los trofeos fuesen conducidos con toda solemnidad a bordo de la cañonera *General Artigas,* el buque más adecuado para cumplir tan significativa misión, no sólo a causa de su reciente construcción, sino por el hombre que en fulgurante bronce lucía en la popa.

En ella viajó la comitiva oficial, siendo acompañada hasta la boca del Paraná Guazú por la *General Rivera.*

12. – La defensa de los canales.

La disponibilidad de las cañoneras hacia fines del siglo pasado, buques aptos para el cumplimiento de los variados servicios que demanda un país marítimo permitió atender exigencias no sólo de orden científico y profesional, sino hacer frente a la defensa de nuestras aguas jurisdiccionales.

Ya se ha expresado que la República Argentina había admitido nuestra igualdad de derechos a las aguas del Plata y Uruguay desde 1833, siendo una de las manifestaciones más claras las notas del canciller Carlos Tejedor pasadas a nuestro gobierno en 1873 como derivación del incidente del pontón *María Teófila.*

Por aquella época, la navegación del Plata Superior se efectuaba por el canal del Oeste, o de Buenos Aires, que pasaba a occidente de la isla Martín García. En la década del 70, prácticos uruguayos descubrieron las posibilidades ventajosas que ofrecía a la navegación el canal del Infierno y aguas situadas al oriente de aquella isla, por lo que el gobierno nacional dispuso su balizamiento, trabajo que llevó a cabo el Práctico Mayor D. Manuel Sosa con el vapor *Rayo* —ex "15 de Enero"— unidad de la marina militar adscripto a la Capitanía del Puerto de Montevideo, acompañado de un queche transportador de las boyas. El balizamiento se efectuó en mayo de 1877, perfeccionándose con nuevas balizas colocadas el 18 de agosto del mismo año y el 1º de julio de 1880.

Informando sobre sus trabajos, expresaba el Práctico Mayor: "Debo hacer presente a VS. que a mi llegada al punto denominado el "Globo" encontré allí una boya fondeada por las autoridades argentinas; pero siendo ese punto de nuestra jurisdicción, creí de mi deber valizarlo como lo hice con una de las boyas que llevaba, por ser el punto de arranque del valizamiento que llevé a efecto". [16]

La intervención argentina no había de conformarse con aquel tanteo de situación; la cuestión era de suma importancia. Escribe un autor uruguayo: "En 1884, una Empresa oriental, organizada y dirigida por el Dr. Angel Floro Costa y representada por

José Martínez y Cía., reunió las noticias dispersas que se tenían de prácticos y patrones de cabotaje, sobre la existencia de *aguas hondas* cerca de la costa oriental, hizo practicar estudios de sondajes por toda la región del litoral uruguayo, los que dieron por resultado el descubrimiento de un canal natural de más de 19 pies arrimado a la costa, interceptado tan sólo en dos o tres parajes por algunos bancos fáciles de dragar para dejarlo expedito para la navegación de gran calado.

"Tan fecundo descubrimiento, que entrañaba una revolución para la navegación del Plata, facilitó la formación de una Empresa que hizo hacer estudios, levantar planos que luego se sintetizaron en un gran plano de relieve que tuvo á estudio el Departamento de Obras Públicas.

"Armada de tales antecedentes, ocurrió la Empresa ante los dos Gobiernos del Plata, solicitando una concesión para dragar el canal descubierto y proyectado hasta 21 pies en baja marea y valizarlo con boyas luminosas..." ([17])

Las gestiones de dicha empresa se presentaron el 28 de abril y el 1º de mayo de 1885, respectivamente, ante las autoridades argentinas y orientales.

En el mismo año, el gobierno del país vecino admitía la exclusiva jurisdicción uruguaya en el canal del Infierno al consultar a nuestra Comandancia de Marina y Capitanía Gral. de Puertos, si había balizado el escollo originado en dicho canal por una goleta española allí naufragada. Expresaba su disposición a efectuarlo en caso contrario. El 6 Feb. 1885 respondió nuestra autoridad marítima que tenía orden del Ministro de Guerra y Marina de expresar "que la autoridad marítima Argentina no puede bajo ningún concepto arrogarse atribuciones en la parte administrativa de nuestras aguas, porque ello importa la invasión de los derechos jurisdiccionales marítimos que pertenecen a la República".

La necesidad argentina de utilizar los canales profundos del Plata superior desarrollados en jurisdicción uruguaya era cada vez más apremiante debido al rellenamiento del canal del oeste; también era evidente el deseo de aquellas autoridades de efectuar obras por su sola cuenta en aguas orientales en forma de ir creando antecedentes para el alegato de su jurisdicción.

En los primeros meses de 1892, dragas argentinas iniciaron trabajos en el canal de los Limetas y fondearon boyas en él. El Ministro de Guerra, Tte. Gral. Luis Eduardo Pérez se trasladó al lugar en la cañonera *Suárez* y, comprobada la violación argentina, nuestro gobierno ordenó efectuar la suspensión de tales trabajos a cuyo efecto el comandante de la *General Rivera* hizo la notificación correspondiente, quedando la *Suárez* encargada de vigilar el cumplimiento de la intimación, la que fue acatada a pesar de la protesta del acorazado argentino "Los Andes" que se hallaba fondeado en aquellas aguas.

Un despacho cursado por el comandante de la *Suárez* al Ministro, comunicaba: "Ayer apersonóseme Segundo Comandante

"Los Andes" con encargado dragas argentinas, preguntándome por qué motivos ordenóse suspender trabajos pues ellos dicen continuarán ahora hasta impedírseles por la fuerza; espero VS. se servirá ordenar al respecto". Y la orden fue que se le impidiera continuar los trabajos por la fuerza". ([18])

Las diligencias cumplidas por la cañonera "Gral. Rivera" de octubre a diciembre de 1892 permitieron documentar la intromisión argentina en aguas uruguayas. El 1º de octubre de dicho año, su comandante, Jorge V. Bayley, informaba al Gobierno: "En cumplimiento de las órdenes telegráficas de VE. recibidas en la Colonia en esta fecha, me dirigí a las Conchillas donde encontré la draga argentina "Riachuelo" y las chatas números 3 y 11 dragando en el Banco de las Limetas a distancia de una y media milla, o sea 2.778 metros de nuestra costa. Hice comparecer a bordo de este buque a mi mando al encargado de dichas obras al que comuniqué las órdenes recibidas de VE. haciéndole firmar la siguiente notificación en el Libro Diario: "Con esta fecha se hizo comparecer a bordo de este buque al Capitán Don Nicolás Capiello de la draga argentina "Riachuelo" y se le notificó que por orden superior del Gobierno suspendiera los trabajos de dragage sobre la costa oriental. Inmediatamente fueron suspendidos dichos trabajos y ordené al comandante de la cañonera Suárez que se encuentra en estas aguas, vigile no se contravenga dicha disposición y comunique a ese Ministerio cualquier novedad. Adjunto a VE. un planito hidrográfico con el trabajo de la nueva canal y balizamiento hecho por el Gobierno argentino sobre nuestra costa". ([19])

13. – Algunos sucesos marítimos de fin de siglo.

En Dic. de 1888, con motivo de un hecho sangriento perpetrado en la ciudad de Colonia, en el cual intervinieron ciudadanos vinculados a las autoridades, el Jefe Político de aquella ciudad solicitó del comandante del transporte de guerra norteamericano *Tallapoosa*, el desembarco de un destacamento de marinería a fin de mantener el orden público.

Apenas se tuvo conocimiento del hecho en Montevideo, se despachó la cañonera *General Suárez* la que desembarcó una guardia para relevar a la tropa extranjera que custodiaba la cárcel y la jefatura.

El 25 de agosto del mismo año, se reunía en Montevideo el Congreso Sudamericano de Derecho Internacional Privado, trascendente evento continental que sugirió al Ministro argentino en el Uruguay. Dr. Roque Saenz Peña, propiciar la visita de su Presidente, Dr. Miguel Juárez Colman a la capital uruguaya. Aceptada la invitación, el diplomático argentino comunicaba a nuestro Canciller la oportunidad de "celebrar un acuerdo que determine

los usos y etiquetas que deben observar los gobiernos de las Repúblicas del Plata en el caso de visita oficial de un Jefe de Estado".

"A ese efecto somete a consideración de gobierno oriental un proyecto de acuerdo que fue aceptado por la cancillería uruguaya mediante nota del 12 de diciembre de 1888; el ceremonial quedó concertado por notas reversales y aprobado por el Poder Ejecutivo argentino el 20 de noviembre de ese año". (20)

Disponía el ceremonial que el día fijado para el arribo del visitante, la marina del Estado visitado, representado por una división de tres buques militares, saldría a recibir el dignatario a cinco millas del puerto, saludando la insignia presidencial con salva de 21 cañonazos y escoltando a la nave hasta el puerto. Así los buques visitantes como los del país visitado, empavesarían a toda gala y los de las estaciones navales extranjeras serían invitadas a acompañar la ceremonia.

En la despedida del dignatario se cumplirían las mismas normas.

Cuando el Presidente Juárez Celman llegó en el *Patagonia*, escoltado por el acorazado *Almirante Brown* y otras unidades, fue recibido, según lo acordado, por la "división naval" uruguaya compuesta por las tres cañoneras *Artigas, Rivera y Suárez;* pero cuando a mediados de 1899 el presidente argentino, Tte. Gral. Julio Roca visitó Montevideo, sólo las ya vetustas cañoneras *General Rivera y General Suárez* pudieron cumplir las disposiciones del ceremonial, hallándose en desarme la *General Artigas* y el *General Flores.*

El 10 de mayo del mismo año, el Presidente Tajes retribuyó la visita a la Argentina, pero no contando el país con nave adecuada para transportar a su Presidente, hubo de viajar en el vapor de la carrera *Venus,* limitándose las cañoneras a escoltarlo a su ida y regreso.

Esta lamentable situación se repitió en octubre del mismo año, cuando el Presidente Tajes concurrió a la ciudad de Colonia para inaugurar las obras del ferrocarril Oeste. Debió efectuar el viaje en el vapor brasileño "Camilo", en el cual se hizó el pabellón nacional, llevando como escolta a las cañoneras *Rivera* y *Suárez.* Al regreso, el ministro brasileño exigió que el pabellón de su país reemplazara al oriental, lo que promovió un incidente al que puso fin el Presidente trasladándose a la *Suárez* en la que finalizó el viaje.

No serían sólo estos dos hechos los únicos en demostrar la inferioridad naval de la República.

Con motivo de haber estallado una revolución en la capital argentina el 26 Jul. 1890, la *Suárez* fue encargada de vigilar la costa de Colonia para impedir el pasaje de armas y gente revolucionaria, en tanto que la *Rivera* fue enviada a Buenos Aires a disposición de nuestro representante diplomático. Cuando la escuadra sublevada bombardeó a dicha capital, "se resolvió una protesta colectiva de las naves de guerra allí reunidas, las que formaron

en actitud de combate para hacer la intimación a los buques revolucionarios. A la *Rivera* le correspondió el segundo puesto en la línea, formada por el crucero español "Infanta Isabel", cañoneras inglesas "Beagle" y "Bramble" y transporte norteamericano "Tallapoosa". Como siempre, le tocó a nuestra bandera estar enarbolada en el buque más inferior, á pesar de que los intereses orientales comprometidos en aquella lucha, eran muy superiores á los de otras naciones que estaban representadas por naves poderosas", comenta el Cap. de Navío Miranda en su crónica de "El Siglo" varias veces citada.

Era desdoroso; pero el país aún no había formado una conciencia marítima adecuada a su posición geográfica y deberes conexos.

NOTAS

(1) Reglamento de la Escuela de Marina. Aprobado por decreto del Superior Gobierno en 13 de Octubre de 1877, mandado poner en vigencia el 1º de marzo de 1878. Imp. á Vapor de "El Telégrafo Marítimo".

(2) VEDIA, AGUSTIN DE: "La deportación a La Habana en la barca Puig". Bs. Aires, 1875.

(3) "El Telégrafo Marítimo". Mdeo.; 17 Nov. 1875; 1ª pág.; col. 5.

(4) Id. Id., 15 de marzo 1876; 2ª pág. y MIRANDA, FRANCISCO P.: "La Marina en los últimos cincuenta años". "El Siglo": 1863-1913. Pág. 36.

(5) A. G. N. Mdeo. Fondo ex-Archivo Gral. Administrativo. Caja 1184; doc. 339.

(6) RODRIGUEZ, ADOLFO: "El Digesto Nacional"; Mdeo., 1860; pág. 214.

(7) ACEVEDO, EDUARDO: "Anales históricos del Uruguay". Mdeo., 1934; T. IV; pág. 49.

(8) Diario de Sesiones de la H. Cámara de Representantes"; 1888; T. III; pág. 607. (Sesión del 17 Nov. 1888).

(9) Ob. cit. en nota (7); pág. 268.

(10) A. G. N. Mdeo. Fondo "Escribanía de Gobierno y Hacienda"; 1882. Exp. 47.

(11) GOYENA, PABLO V.: "La legislación vigente". Mdeo. 1888; pág. 1475.

(12) VIANA, JAVIER DE: "Crónicas de la revolución del Quebracho"; Mdeo., 1944.

(13) "Cartera de un recluta. El general Arredondo y la revolución oriental. Episodios y comentarios". Buenos Aires, 1886. Pág. 117.

(14) GONZALEZ, ARIOSTO D.: "De la revolución del Quebracho a la conciliación de noviembre". Mdeo., 1939; pág. 13.

(15) GRANADA, NICOLAS: "De patria a patria". Mdeo., 1883.

(16) "La Nación"; Mdeo., 30 Jul. 1885; 1ª pág. col. 4ª.

(17) COSTA, ANGEL FLORO: "Los canales del estuario. Una labor de diez y ocho años". Bs. Aires, 1903.

(18) PIVEL DEVOTO, JUAN E.: "Martín García y Timoteo Domínguez son uruguayas" Cuaderno de "Marcha"; Nº 77; pág. 27; 2ª col.

(19) Id. Id.

(20) Instituto Histórico y Geográfico del Uruguay. "Apuntes para una historia de la representación diplomática argentina en el Uruguay", por el Dr. Luis Santiago Sanz. Mdeo., 1973. Pág. 28.

CAPITULO VIII

La Armada al iniciarse el Civilismo (1890-1900)

Con el advenimiento del Dr. Julio Herrera y Obes a la presidencia de la República (1/III/1890), preparado el ambiente nacional por la conducta política del general Máximo Tajes, termina el período de "El Militarismo" y el país se encauza en una época de gobiernos civiles, no sometidos a la influencia del poder castrense, la que se extiende hasta nuestros días, denominada por algunos historiadores "El Civilismo".

Aún reconociendo su prolongación en el tiempo, este capítulo queda limitado a la última década del siglo pasado, sin más motivo que una ordenación cronológica. Es, por lo demás, para la Armada, un período de calma relativa que señala la desaparición de la escuadrilla creada por el Presilente Santos, a causa del desgaste natural que sobre el material imprimen el ambiente y los años y también por violentos accidentes. Luego, la Historia sigue su curso en una renovación constante de realidades que le conforman y le dan materia.

1. — Conspiración del 11 de octubre de 1891.

El segundo año del mandato del Dr. Herrera y Obes fue de inquietantes convulsiones; en octubre estalló en el cuartel del Regimiento de Artillería de la Unión, un movimiento encabezado por el Dr. Duvimioso Terra con el concurso del ex-Presidente Latorre que deseaba regresar al país. La asonada —de la que las autoridades tenían conocimiento y pudieron desbaratar fácilmente— proyectaba adquirir un gran cargamento de armas que tenía a su bordo el crucero chileno "Presidente Errázuriz", fondeado en Montevideo procedente de Europa. Latorre tenía planeado viajar desde Buenos Aires en el vapor *República* y desembarcar en el Buceo. Los buques de la escuadrilla fueron alertados para vigilar la costa y con orden de apresar al mercante o cortarle la retirada. Su actuación fue sólo de prevención a causa de haber abortado el plan subversivo.

2. – Exámenes en la Escuela de Náutica.

En enero de 1894 se cumplieron los exámenes de la Academia de Náutica que funcionaba en la Comandancia de Marina bajo la dirección del Comandante Xavier Gomensoro y la colaboración del Tte. de Marina César Fournié. La mesa examinadora estuvo presilida por el Ministro de Guerra y Marina, Gral. Luis Eduardo Pérez y la constituyeron el Comandante de Marina, coronel Julio Muró, capitán Pedro Riva Zucchelli, Ayudante Mayor Carlos S. Otero, Tte. 1º Eduardo J. Miranda e Ing. Rafael Maggio.

Resultaron aprobados los alumnos: Ttes. 2º Juan B. Suburú y Francisco P. Miranda; Sub Ttes. José Carrasco Galeano y Ramón Baucero; Gdias. Marinas Elbio Morialdo y Máximo Santos; aspirantes Arnaldo A. Conforte, Carlos Fournié y Máximo Tajes.

3. – Revolución brasileña. Intervención de la "General Artigas".

Habiendo estallado un movimiento revolucionario en Brasil, el crucero *República* de la sublevada escuadra del Almirante Mello entra al puerto le Montevideo donde se hallaban refugiados varios buques leales al gobierno: crucero *Tiradentes,* monitor *Bahía* y transportes armados. El *República* cambió comunicaciones con el *Tiradentes* puesto a seco en el dique Mauá, invitándole a plegarse a la revolución.

En abril del mismo año, reaparece en la costa de Rocha el nombrado crucero revolucionario acompañado por los vapores "Iris", "Esperanza", "Meteoro" y "Uranio", cargados de tropas.

El gobierno nacional dispuso que la *General Artigas* se dirigiese al lugar a fin de intimar a los revoltosos el abandono de las aguas jurisdiccionales. Al llegar a la ensenada de Castillos, nuestra cañonera comprobó que las unidales brasileñas desembarcaban contingentes armados. Al notificar al Almirante Mello la orden del gobierno oriental y proceder al reembarco de la gente, aquél resuelve oponerse a la intimación mandando dirigir los cañones de su crucero sobre nuestra pequeña unidad que responde en igual forma. Ante tal decidida actitud, el Almirante reaccionó, ordenando el reembarco y continuar viaje hacia Buenos Aires donde entregó su división en custodia al gobierno argentino, descartando al nuestro por considerar que carecía de fuerza naval capaz de hacer respetar su autoridad.

Más tarde se supo que el Almirante se vio en serios apuros para impedir que su gente disparara sobre nuestra cañonera, la que siguió a la escuadra brasileña en su viaje hasta que sobrepasó nuestras aguas jurisdiccionales.

Pocos días después entran a Montevideo los buques de guerra portugueses "Mindello" y "Alfonso de Alburquerque" conduciendo

al jefe de la revolución brasileña, contralmirante Saldanha da Gama con fuerzas a sus órdenes, las que en su mayor parte fueron trasbordadas al vapor "Pedro III" que se hallaba fondeado en la bahía. La *Artigas* fue nuevamente encargada de vigilar a todas estas unidades.

Al amanecer del 27 de abril, atracó al "Pedro III" el vaporcito "República" conduciendo una lancha a remolque, largándose luego con dirección a los muelles. Nuestra cañonera se dio de inmediato a su persecución, intimándole detención con tiros de ejercicio. El "República" obedeció, declarando su comandante tener a bordo del buque y de la lancha unos 200 revolucionarios, entre ellos al propio Contralmirante Saldanha. Se les ordenó fondear.

Al día siguiente el gobierno autorizó el desembarco de los revolucionarios ([1]).

4. – Proyecto de adquisición de cruceros. (1895).

La tirantez de relaciones entre Chile y la Argentina por diferencias en los límites territoriales, había creado una situación de expectativa en nuestro país. "El Siglo" de Montevideo, partiendo del supuesto de que el Uruguay no estaba en condiciones de hacer respetar su neutralidad en caso de presencia de las fuerzas navales de ambos países en el Plata, y de que el puerto de Montevideo quedaría a merced le la escuadra más fuerte, replanteó el problema de la "neutralidad garantida" ya presentado en 1853 bajo la presidencia de Giró por el Dr. Andrés Lamas, y también durante el gobierno de D. Gabriel A. Pereira por el Dr. Cándido Juanicó.

No se trataría, aclaraba el diario, de un protectorado ni de limitar en ningún sentido la soberanía nacional, sino pura y simplemente de una declaración que harían Inglaterra, Francia, Italia, España y los EE.UU. de América, destinada a garantizar la neutralidad votada por la Asamblea General de la República.

He aquí otras de las consecuencias de ser el Uruguay país marítimo por su posición geográfica, sin poseer la fuerza naval adecuada a la defensa de su patrimonio.

Felizmente, el grave litigio terminó mediante un acuerdo que sometió el problema limítrofe al arbitraje del gobierno inglés. No obstante, nuestro gobierno consideró imprescindible contar con alguna fuerza naval eficiente, obteniéndose del Poder Legislativo la aprobación de una ley que destinaba cuatro millones de pesos para la compra de buques y armamentos. En base a ello, el P. Ejecutivo se dirigió a los principales astilleros de Europa solicitanlo propuestas para la compra de dos cruceros. Recibidas, se designó una comisión de estudio compuesta por el Jefe de Escua-

dra, Cap. de Nav. Jorge V. Bayley, el Tte. Cnel. Romero; los Capitanes de Marina Ramón Tajes y Tomás Sciurano, el Ing. Guillermo Mac Coll; los Tte. 1os. de Marina Francisco P. Miranda y Federico García Martínez y los Ttes. 2dos. César Fournié y José Carrasco Galeano.

Correspondió al Tte. Miranda redactar el informe, el que aconsejó la aceptación de la propuesta presentada por el astillero Barrow-in-Furness, referida a la construcción de dos cruceros de 1.500 Ton., 17 nudos, 4,50 de calado, armado con 6 cañones de 120 mm, 4 de 27, 2 ametralladoras, 2 piezas de desembarco y 3 tubos lanza-torpedos y otros de 860 Ton.; 19,5 nudos, 2m74 de calado, armado con 2 cañones de 120 mm, 4 de 37 y 3 tubos torpederos.

La guerra civil estallada en Nov. de 1896 y renovada en marzo del año siguiente hizo desistir de los previsores planes de armamento naval.

5. – Las revoluciones de 1896 y 1897.

Fueron promovidas por el caudillo nacionalista Aparicio Saravia.

Para hacer frente a la primera, el 4 Dic. y al mando del Jefe de Escuadra, se despachó una fuerza compuesta por los mercantes armados *Enriqueta, Fulton* y *República* a los cuales se sumó luego el *General Flores;* su primera misión era capturar un barco de los revolucionarios que según informes, debería partir de Bs. Aires con hombres y armamento. El aviso no resultó confirmado.

El 4 de marzo del año siguiente, nuevo aviso: ese mismo día deberían partir de la costa argentina dos contingentes revolucionarios al mando de los coroneles Diego Lamas y José Núñez.

Nuevamente fueron armados el *República* y el *Enriqueta* a los que se agregó el *Tabaré;* bajo el comando del Cap. Bayley partieron para Colonia llevando al Ministro de Guerra y Marina y a jefes del Estado Mayor del Ejército; pero la preparación de los buques mercantes insumió tanto tiempo, que cuando la expedición llegó a Puerto Sauce ya había desembarcado el contingente de Diego Lamas que, concentrado primeramente en las islas Ceibos, Guazú y Olivera, efectuó luego la travesía en el *Wilheim* arrendado en la Argentina.

El desembarco se realizó el 5 de marzo a las 9hs40 de la mañana, luego de mantener un breve tiroteo con el *Vigilante* de la flota gubernista y que a pesar de su superioridad se alejó del lugar, motivando la destitución de su comandante y sustitución por el Tte. Francisco P. Miranda (2).

El resto de la flotilla pudo apresar al bergantín argentino "Ernestina R".

Las fuerzas de Núñez, a su vez, desembarcaron sobre el amanecer del día 7 en Conchillas, protegidas por la cañonera argen-

tina "Paraná". Al tenerse noticias de la aparición de los revolucionarios, fueron despachados desde Colonia la cañonera *General Artigas* (Cap. Luis Risso) y el *República* (Juan Escabini); y desde Carmelo, el *Vigilante*.

Las naves llegaron tarde; efectuaron algunos disparos de cañón y ametralladora sobre el cercano campamento de los insurgentes.

En el Norte, el empeño de combatirlos eficazmente, llevó a la *Suárez* a violar la jurisdicción argentina, hecho cuya versión en Buenos Aires recogió el Ministro alemán, Sr. Mantzingen y transmitió a su Canciller, príncipe Hohenlohe Schillingsfürt de la siguiente manera: "La opinión pública de aquí se encuentra muy agitada debido a una violación del territorio que el buque de guerra uruguayo "Suárez" parece que ha cometido en Puerto Pacheco, un pequeño puerto argentino situado en el alto Uruguay.

"Dicho buque hizo desembarcar la tripulación y recorrió la costa, detuvo en aguas jurisdiccionales argentinas por medio de tiros de fusil a varios buques que navegaban bajo bandera argentina y los registró. El gobierno argentino protestó enérgicamente en Montevideo y envió tres barcos de guerra a remontar el Uruguay y parece que con el encargo de capturar al "Suárez" en caso de que se encuentre en aguas argentinas. Además, un regimiento de infantería que estaba en Paraná ha recibido la orden de marchar inmediatamente a Concepción del Uruguay para vigilar la costa del río" ([3]).

El informe del Ministro tenía fecha de 10 de junio de 1897.

6. – El asalto a la "General Artigas". (15/IV/897).

Luego de estos sucesos, la *General Artigas* fue enviada a vigilar el litoral, teniendo como base el puerto de Nueva Palmira.

El servicio de patrullaje se cumplía en horas de la noche. La cañonera navegaba con dificultad a causa del mal estado de su caldera, hasta encontrar a la altura del Arenal Grande o Paso de Márquez a la *General Flores* que bajaba desde Fray Bentos. Recibidas las novedades, la *Artigas* retornaba a su base permaneciendo fondeada durante el día, con los fuegos semi-apagados, sin presión en caldera para navegar.

La tripulación, tras las operaciones rutinarias de baldeo y arreglo de cubierta, almorzaba y se retiraba a descansar. La brigada franca permanecía en el sollado y la de guardia en cubierta, armada.

Tal era la rutina y aquel 15 de abril los hechos se repitieron con dos variantes que explican mejor el extraordinaria suceso acaecido: la fagina de la agotada tripulación se prolongó hasta las 11hs30 en que el clarín ordenó el "arría trabajo y arma mesa" para el almuerzo. Y para que se efectuara bien a fondo el lavado de cubierta, el contramaestre, Nicolás Piscitello, ordenó recoger

todo el armamento y depositarlo en el pequeño pañol de artillería, de un metro cuadrado, ubicado bajo el puente de mando.

La segunda variante fue que, a causa de la fatiga de la tripulación, el Comandante Risso * dispuso que terminado el almuerzo toda la tripulación fuese enviada a descansar, dejando sólo para la vigilancia al Tte. Gradín, el cabo Jorge Williams y un marinero de 18 años, Sebastián Duque, apostado como centinela.

Días antes, el 22 de marzo, dos aspirantes de la cañonera: Alberto Rodríguez y Alberto Suárez, habían solicitado permiso del 2º Comandante, Ramón Tajes, para utilizar el chinchorro de a bordo a fin de recoger algunos efectos enviados por sus familias en el vapor de la carrera que estaba llegando a puerto. Obtenida la autorización, los aspirantes "se largaron"; pero protegidos por la noche que caía y la interposición del paquete, se alejaron hacia la costa argentina.

El 15 de abril, al entregar su guardia a las 12 hs, el cabo José Dutrel informó al Tte. Gradín que un pailebot que desde hacía días se encontraba recostado a la margen derecha del río, se había hecho a la vela aguas abajo, novedad que se comunicó al Comandante Risso quien no le dio importancia, suponiendo que serían isleños en viaje hacia Nueva Palmira.

Cuando ya toda la tripulación de la cañonera descansaba, el pailebot que navegaba más a impulso de la corriente del río que del viento, se puso a través de la *Artigas* orzando como para pasarla por la popa. El cabo Williams gritó su prevención al pailebot, contestando su patrón que se hallaba al timón: "El viento no me da... ya voy a zafar"; pero metiendo la proa al costado de la cañonera, se hizo firme con un bichero; la corriente completó el amadrinamiento. En este momento, varios hombres que venían ocultos en la bodega y detrás de montones de leña esparcidos por cubierta, asaltaron a la *Artigas* armados de revólver y machetes de abordaje. Primero que todos cayó sin vida aquel aspirante Suárez, abatido por un disparo del Tte. Gradín quien, a su vez, resultó muerto de un tiro en la cabeza. Williams derribó a otro asaltante mediante un golpe de fusil, pero es abatido a su vez.

La tripulación, semi desnuda, corre en busca de los fusiles amontonados en el pequeño pañol, por lo que no se hace difícil dominarla.

Muerto Gradín, malamente herido el comandante Risso e inutilizado su segundo, Tajes; muertos o heridos varios tripulantes y otros buscando seguridad a nado hacia la costa, la cañonera queda en poder de los asaltantes que intentan ponerla en marcha de inmediato, lo que no es posible por la falta de presión en caldera. Se avivan los fuegos; se lleva a tierra al comandante Risso y se transborda al pailebot, mientras, el botín apresado. Tras ello, el *República Triunfante* se hace a la vela internándose por aguas

* Anexo I, Nº 19.

argentinas, por el Paraná Bravo. Al oscurecer, la cañonera emprende el mismo camino ya que al morir los dos cabecillas del asalto, Suárez y Rodríguez, nadie conoce el plan del Comité Revolucionario (4).

Sepultados los muertos en la isla "Botija", la *General Artigas* arribó a Zárate donde según el cronista del suceso, Pintos Diago, fue apresada por los efectivos del Arsenal cumpliendo órdenes del Ministro de Guerra argentino. Agrega que el delegado del Comité Revolucionario, Sr. Ventura Gotuzo, hizo infructuosas gestiones para obtener la liberación de la cañonera. Las autoridades argentinas dispusieron la libertad de los apresados y la devolución del buque al gobierno uruguayo, con pública protesta del Comité de la Unión Cívica Radical entendiendo que con dicha medida se violaban principios del Derecho Internacional "en beneficio directo de uno de los beligerantes de la República Oriental del Uruguay".

El acta de entrega consigna lo siguiente: "En el puerto de Zárate, a veinte días del mes de Abril de mil ochocientos noventa y siete, a bordo de la cañonera "General Artigas", el Sr. Comandante de la torpedera "Maypú" con asistencia del Sr. Teniente General Dn. Máximo Tajes, Sr. Comandante de la cañonera "General Suárez", Capitán de Fragata Don Domingo Romero, Alf. de Navío D. Angel D. Bagliero, Contador de Tercera Clase Dn. Enrique A. Gonella, dispuso hacer labrar un acta haciendo constar que en cumplimiento de Ordenes Superiores recibidas, se hacia entrega de la cañonera "General Artigas", que se encontraba bajo vigilancia, procediéndose a abrir y pasar visita a todos los compartimentos que se habían sellado y lacrado. — Firmadas dos de un mismo tenor, en el puerto y fecha up supra mencionados, siendo las ocho horas ante meridiano y recibiéndose conforme de dicho buque, en todas sus partes, el Comandante de la Cañonera "General Suárez", Capitán de Fragata Domingo Romero, izándose nuevamente el Pabellón Oriental con los honores de ordenanza. (Firmado) M. Tajes, etc.".

La General Artigas fue conducida a remolque hasta Montevideo por la *Suárez* y luego de permanecer un tiempo a medio desarme, fue definitivamente radiada en 1899.

A efecto de reforzar su fuerza naval, el gobierno dispuso que se armase el vapor *Labrador,* sucediéndose en su comando los capitanes Bayley y Francisco P. Miranda. Desempeñó varias comisiones en el río Uruguay siendo luego desarmado; la oficialidad y tripulación pasó al vapor *Francisco Vidiella* al que se llamó *Coquimbo.*

A mediados del 97, esta unidad se dirigía al Salto llevando armamento, cuando a la altura de Hervidero fue atacado por contingentes de Saravia y Lamas fuertemente apostados en la costa, resultando varios muertos y heridos por ambas partes.

Durante la guerra civil de 1897, el gobierno mantuvo armados los siguientes buques:

Cañonera *General Suárez.* Cte.: Domingo Romero; 2do.: Cap. Luis Ravía.

Id *General Artigas.* Cte.: Luis Risso (hasta abril); 2do.: Cap. Ramón Tajes.

Id *General Flores.* Cte.: Tomás Sciurano, sucediéndose luego el Tte. 2º César Fournier y Capitán Carlos S. Otero.

Transporte *Coquimbo.* Comandantes: Cnel. Jorge Bayley (hasta junio); Tte. Cnel. Juan Escabini (hasta Agosto); Cap. Ramón Tajes hasta la terminación de la guerra. Segundo Cte.: Tte. 1º Francisco P. Miranda.

Vapor *Colón* (abril a junio). Cte.: Tte. Cnel. Juan Escabini; 2do.: Tte. 1º Eduardo J. Miranda.

Id *Labrador* (abril). Cte.: Cap. Bayley; 2do.: Francisco P. Miranda.

Id *República* (marzo). Cte.: Tte. Cnel. Juan Escabini.

Id *Enriqueta* (marzo-abril). Cte.: Cap. Ricardo Couces Rodríguez.

Id *Tabaré* (marzo). Comandante: Jorge B. Bayley.

Id *Vigilante.* Comte.: Francisco P. Miranda del 7 al 16 marzo; desde esa fecha hasta abril: Tte. 1º Federico Abbondanza; de abril en adelante, Cap. Couces Rodríguez.

Id *Chapicuy.* Comandantes en diversos períodos: Tte. Cnel. Escabini; Tte. 1º Bosque y Sub. Tte. Juan Ortiz.

Id *Yaguary.* Comandantes: en abril, Tte. Abbondanza; luego Sub. Tte. Antonio E. Mitre.

Id *Tangarupá.* Comandante: Domingo Cárpena.

Id *Sauce* (ex-Ernestina R). Comandante: Tte. Abbondanza (marzo y ab.) y Cap. Couces.

La cañonera *General Rivera* se hallaba en reparaciones. Salvo las cañoneras, las demás unidades fueron barcos arrendados para atender situaciones de emergencia. Terminada la revolución, los contratos fueron cancelados y, como ya se dijo, se suprimió el cargo de Jefe de Escuadra.

7. – Nuevos conflictos jurisdiccionales. (1898).

El 9 Nov. 1899, la cañonera *General Flores* capturó al vapor "Fram" que en compañía del "Venus" y "Doli" pescaban en aguas argentinas. Los dos últimos lograron escapar.

El hecho dio lugar a un reclamo del gobierno argentino al cual el uruguayo respondió con la franqueza que correspondía, expresando lamentar y condenar el incidente y declarando que no pudo estar jamás en su intención ofender la dignidad argentina, ni menoscabar sus derechos ni invadir el límite de su jurisdicción.

El protocolo firmado con esta declaración del gobierno uruguayo, por el Canciller argentino Amancio Alcorta, documentó un nuevo reconocimiento de la jurisdicción uruguaya en el Plata.

Si bien con el "Tratado del Río de la Plata y su frente marítimo" firmado por los gobiernos de Uruguay y Argentina el 19 de Nov. de 1973, este problema jurisdiccional ha sido superado, no es ocioso en un trabajo histórico sobre la Armada Nacional recordar los acontecimientos afrontados como consecuencia de la posición geográfica de la República con costas fluviales y oceánicas.

Meses antes del apresamiento del "Fram", en el curso de la revolución de Aparicio Saravia de 1897, un grupo revolucionario asaltó en la noche del 12 de junio, a los vapores "Venus" y "Montevideo" a fin de apoyar su causa. Dichos buques fueron apresados por unidades de guerra argentinas a pocas millas del puerto de Buenos Aires, hecho invocado por los autores del asalto para impugnar la jurisdicción de la justicia argentina por cuanto el suceso había ocurrido a una distancia superior a las 5 leguas de la costa de aquel país. Invocaban a su favor el Art. 12 del Tratado de Derecho Internacional Penal del Congreso de Montevideo de 1888.

El Dr. Botet, representante del Ministerio Público argentino, sostuvo la improcedencia del alegato; la disposición aludida sólo podía referirse al mar territorial y no al Plata donde no existían aguas libre, estando todo el río sometido a la jurisdicción argentina o a la oriental, según que los actos se realizasen a uno u otro lado del thalweg. Y efectuaba la siguiente interesante precisión: "Tomando á la República Oriental y á la Argentina como dos entidades equivalentes, como dos potencias de igual categoría, es indudable que lo justo, lo preciso, es partir de una línea imaginaria en el centro del estuario del Plata, equidistante de las costas respctivas, para determinar á uno y otro lado de esa línea las aguas sometidas a una y otra jurisdicción".

8. – Comité Patriótico para el fomento de la Armada (Ab. 1898).

Los buques militares y los mercantes que armó el gobierno para hacer frente a las contingencias de la guerra del 97, respondieron en cuanto se les podía exigir en las condiciones en que hubieron de enfrentar las exigencias del servicio; pero una buena parte de la oficialidad del ejército y muchos ciudadanos civiles pudieron apreciar las limitaciones del poder naval.

El asalto a la *General Artigas* hizo su impacto en la opinión pública y en el año 98 se constituyó un comité para repatriar los restos del Tte. Gradín, sepultado en la isla "Botija" del Paraná. Y había aún, otro influyente factor que impulsaba a la Nación a desear la posesión de una fuerza naval de protección: el candente conflicto de límites territoriales entre Chile y la Argentina. En el ambiente nacional, pues, se manifestaba una sensibilidad favorable hacia la creación de una marina militar que en abril de 1888 se concretó en la idea de comprar dos cruceros mediante suscripción

popular. De esto informaba la prensa de la época: *"Dos pequeños cruceros modernos.* Pertenece a nuestro colega "El Orden" la noticia que transcribimos a continuación: Varios jóvenes oficiales de nuestro ejército, de acuerdo con algunos amigos, sin distinción de partidos políticos, tienen la idea de invitar para una reunión pública á los ciudadanos y comerciantes más caracterizados de nuestro país, á objeto de que patrocinen la patriótica idea de levantar una suscripción pública para la adquisición de dos pequeños cruceros modernos que, con los nombres de *Río de la Plata* y *Río Uruguay* deben ser ofrecidos al Superior Gobierno".

"No podemos menos de aplaudir la patriótica idea de nuestra generosa juventud, en estos momentos en que está por resolverse la por demás espinosa cuestión de límites que mantiene con las armas en las manos á los chilenos y argentinos" ([5]).

El 5 de abril volvía a informar "El Telégrafo Marítimo": "En el local de la Comisión Directiva del Partido Colorado se reúne mañana á las 8 y 1/2 de la noche un grupo de jóvenes que patrocina la idea de iniciar una suscripción nacional con el patriótico propósito de adquirir un crucero que se donará al gobierno de la República. La plausible idea ha partido de los señores doctor Schiaffino, Juan Carlos Calvo, Aurelio Hernández, Justino y Avelino Buela, Amadeo Almada, doctor Espalter, García Santos, Teniente Usera, José D. González, Teniente Alemán, Sargento Mayor Alberto Schweizer y teniente Fournié habiendo cooperado con sus entusiasmos e inspiraciones el señor Antonio Villalba, cuyo concurso augura desde ya un éxito brillante".

El 26 de abril, en el local de la calle Río Negro Nº 180, se reunían los interesados y constituían las autoridades: *Presidentes honorarios*: Dres Juan Carlos Blanco, Eduardo Brito del Pino y Juan José de Herrera. *Titulares*: Presidente don José Saavedra; 1er. Vice, Dr. José P. Ramírez; 2º Vice, Manuel Artagaveytia; 3er. Vice: Pedro Echegaray; tesorero, José B. Gomensoro; pro-tesorero, Augusto Morales. Contadores: José D. González y Federico Capurro. Secretarios: Dr. Juan B. Schiaffino, Antonio O. Villalba, Dr. Samuel Blixen, Luis Fabregat, Luis Alberto de Herrera, Evaristo Ciganda, capitán Guillermo Lyons, Francisco Miranda, Aurelio Hernández.

La iniciativa no tuvo consecuencias, pero será recordada como antecedente en ocasión de promoverse una suscripción popular destinada a la adquisición de una nave que sustituyese a la cañonera *General Rivera* hundida el 8 de octubre de 1903.

NOTAS

(1) MIRANDA, FRANCISCO P.: "El Siglo"; número del cincuentenario. Mdeo. 1863-1913. Pág. 38. Col. 1ª.

(2) GUTIERREZ, FERNANDO: "Vida de Diego Lamas". Mdeo., 1941; pág. 117.

(3) Revista Histórica, Mdeo. T. XXXVIII. Nos. 112-114. Pág. 622.

(4) PINTOS DIAGO, CESAR: "El abordaje de la cañonera Artigas". Mdeo. 1930.

(5) "El Telégrafo Marítimo", Mdeo. 4 de abril de 1893. 1ª pág. Col. 5ª.

Cuarta Parte

EPOCA CONTEMPORANEA

CAPITULO IX

La Primera Década del Siglo 1900-1910

Este breve período se desarrolla nutrido por sucesos de significación para la Armada la que a la iniciación del mismo tiene tan poca entidad, que para hacer frente a las exigencias de la revolución de 1904, hubo de apelarse al ya manido recurso de arrendar y armar barcos mercantes de cualquier tipo. El Cap. de Nav. Bayley en su citada obra de 1900: "Apuntes y recuerdos marítimos de fin de siglo", hace el siguiente análisis de la Armada creada por Santos 20 años antes: "Estos buques se pueden denominar de guerra por el solo hecho de arbolar gallardete, pues... carecen de poder ofensivo y defensivo.

"La cañonera "General Rivera", con calderas nuevas y carenada en 1897, es el mejor de los tres buques y el que podrá prestar servicios por algunos años más, si se carena de cuatro en cuatro años, como es de práctica en los buques de madera (Un mediodía de octubre de 1903 se hunde a consecuencia de una explosión).

"La "General Suárez"... no puede ser más vieja [37 años, casco de madera] y tiene las calderas en malísimo estado, por cuya causa marcha á media fuerza y está expuesta que cualquier día se produzca una explosión a bordo, si sigue navegando por más tiempo.

"En cuanto á la cañonera "General Artigas", que, por su glorioso y amado nombre que lleva, debió haber sido digna de mejor suerte, su afilada quilla no volverá á surcar las caudalosas aguas del Río de la Plata, ni su esbelto casco flotará majestuoso, cual ágil albatros, sobre las aguas del Atlántico: se encuentra actualmente arrumbada en un varadero, esperando que la mano del obrero, armada de cortafierro y martillo, deshaga su cubierta, aún manchada por la preciosa sangre de hermanos".

Habría que agregar que el veterano *General Flores* se perdió en un naufragio acaecido el 24 de octubre de 1906, para apreciar la pobre significación de la Armada uruguaya al iniciarse el siglo actual.

En lo que se refiere a la organización, lo poco que había se ceñía a la disposición del 1º Dic. 1882 de la administración san-

tista, siendo una dependencia directa de la Comandancia de Marina, ejercida siempre por un jefe de tierra.

En 1902, el Dr. Anacleto Dufort y Alvarez presentó a la Cámara de Representantes un proyecto de ley propiciando el cambio de denominación de las jerarquías navales, diferenciándolas de las del ejército, a fin de terminar con una costumbre anacrónica y confusa.

"En la marina militar —se establecía por el Art. 2º— los subtenientes o alféreces tendrán en adelante la denominación de guardias marinas; los tenientes segundos, la de alférez de fragata; los tenientes primeros, la de alférez de navío; los capitanes, la de teniente de fragata; los mayores, la de capitanes de fragata y los coroneles, la de capitanes de navío.

"Art. 3º — Cuando hubiere de hacerse en la marina de guerra promociones á empleos correspondientes á la jerarquía de generales de brigada, generales de división y tenientes generales, serán denominados respectivamente Capitanes de navío de 1ª clase, contralmirantes y vicealmirantes, debiendo observarse en la creación y promoción de esos empleos, los trámites y formalidades que la constitución de la república establece para la de sus similares jerarquías. Iguales trámites y formalidades exigirá la formación de capitán de navío" [1].

Este proyecto pasó a la Comisión de Milicias donde no prosperó no obstante su pertinencia. El cambio de denominación de jerarquías se obtuvo poco más tarde, el 13 de julio de 1909, por la ley Nº 3520, conocida como "ley Travieso" como se verá en el apartado 10 del presente capítulo.

1. – Relevamiento hidrográfico del Plata.

Si tan decadente era el estado de la Armada Nacional al comenzar el siglo actual, el de la flota argentina había adquirido un desarrollo y consolidación ajustados a su condición de país marítimo, consciente de sus deberes y responsabilidades como tal.

Durante los años 1902-04, sus servicios especializados efectuaron trabajos de relevamiento hidrográfico en el Plata, bajo la dirección del Cap. de Nav. Juan Saenz Valiente. La carta publicada sólo dio los sondajes de la parte meridional del río, cual testimonio gráfico del reconocimiento de nuestros derechos a la mitad septentrional, más allá de la línea media.

En 1905, el ministro argentino en el Uruguay, Sr. Alejandro Guesalaga, cursó nota a nuestra Cancillería expresando que debiendo realizar estudios en los ríos Paraná, Uruguay y de la Plata, era necesario para llevar a cabo tales trabajos que oficiales de la Marina de guerra argentina pudiesen desembarcar en la costa uruguaya, solicitando el permiso necesario del gobierno uruguayo a fin de que las autoridades locales no les opusiesen inconvenientes.

La Armada uruguaya no contaba en aquel amanecer del siglo con servicios hidrográficos. Ante el requerimiento argentino, nuestro gobierno accedió haciendo saber que para acompañar a la Comisión argentina se habían designado al Ing. Antonio Benvenuto y el Tte. de Marina Pedro Bergeret a quienes se cursó instrucciones en el sentido de tomar "conocimiento de los estudios que efectúe la comisión en nuestras costas y aguas juridiccionales, anotándolas con la mayor precisión posible...".

Como estos profesionales no pudiesen actuar, se les sustituyó con el Jefe de la Oficina Hidrográfica, Ing. Víctor Benavídez. Al comunicar este cambio a la Cancillería argentina, se le expresaba que el gobierno oriental "se asociaba gustoso á la ejecución de los trabajos en el concepto, como se dijo anteriormente, que ellos no alterarán en ninguna forma la jurisdicción que ejerce cada uno de los países ribereños...".

En tanto, a la cañonera *General Rivera* se le encomendaba la destrucción de varios cascos hundidos y que representaban peligrosos escollos en la rada de Montevideo.

2. – Colisión del Vera y el Alacrity (1903).

El 3 de abril de este año se produjo una colisión entre dichas naves; el Prefecto de Buenos Aires, Sr. Luis García, comunicando la novedad a nuestra Comandante de Marina y Capitán Gral. de Puertos, Cnel. Ignacio Bazzano, informaba: "el Vapor "Vera" se encuentra totalmente perdido entre los faros flotantes del Banco Chico y la Punta del Indio, en la Lat. 34º 57 S y Long. 57º 18' 0 (aprox.) y a 400 metros de él por S 41º (verdadero), el vapor "Alacrity" a pique a proa y con la popa boyante. Este siniestro está marcado por dos buques de guerra que se encuentran fondeados NO y SE..."

Interrogado por "La Prensa" el Cnel. Bazzano, manifestó que los barcos siniestrados se hallaban en aguas argentinas, declaración que motivó una amonestación del Ministro de Guerra y Marina, Gral. Eduardo Vázquez, quien consideró que dichas expresiones eran "completamente contrarios a los principios sostenidos por el Gobierno de la República y que forman parte de nuestro derecho".

Agregaba el Ministro que las declaraciones del Comandante de Marina y Cap. de Puertos debían ser consideradas como manifestaciones privadas y disponía que: "A efecto de establecer que el Gobierno no acepta esa doctrina y por el contrario le niega todo fundamento de derecho, dirijo á VS. esta comunicación ,ordenándole a la vez que envíe un buque al paraje donde han naufragado los vapores "Vera" y "Alacrity" para que prevenga á los navegantes el peligro que existe". (2)

Se envió a la *General Rivera* que llegada al punto encontró a las unidades argentinas *Uruguay y Andes*; una cañonera y un

acorazado; pero no llegó a cumplir su función pues le alcanzó el vapor *Lavalleja* con orden de regresar a Montevideo.

¿Qué había sucedido?

En esferas del gobierno se tuvo dudas sobre la pertinencia de la actitud del Ministro Vázquez. El de Relaciones Exteriores reunió en su despacho a un grupo de juristas, en junta de consulta: Dres. Juan Zorrilla de San Martín, Angel Floro Costa y Justino Jiménez de Aréchaga. No consta que se solicitara el asesoramiento de algún marino. De resultas de esa reunión, el Canciller José Romeu entrevistó al Presidente de la República y se dispuso el retorno de la *Rivera.*

Entre tanto, en Buenos Aires, el Ministro de Marina, Contralmirante Betbeder, despachaba al destructor *Entre Ríos* al punto del siniestro con órdenes a los dos buques de guerra allí fondeados, para que no permitiesen la colocación de señales en el lugar y prohibir fondeara allí por la noche cualquier buque que con sus luces pudiese inducir a error a los navegantes. Era un claro rechazo de la comisión encomendada a la *General Rivera.*

Como el Ministro Romeu, el presidente argentino, Gral. Julio A. Roca, reunió en su despacho a los ministros para enterarles de la medida dispuesta por el Ministro de Marina ante "la invasión de las aguas argentinas por buques uruguayos, obteniendo un respaldo general. Y se acordó que el Canciller efectuara la protesta consiguiente". (8 de enero)

Todo quedó sin efecto al disponerse el retorno de la *Rivera* que, de persistir en su actitud obedeciendo al gobierno oriental, hubiera sido fácil presa de la división argentina.

3. – Las revoluciones de 1903-1904.

Apenas asumido el poder por el Sr. Batlle y Ordóñez, el partido nacionalista que había impugnado su candidatura, se levantó en armas. Felizmente, la intervención de los Dres. José Pedro Ramírez y Alfonso Lamas y la buena disposición del Presidente Batlle y del caudillo nacionalista Aparicio Saravia, conjuró temporalmente el peligro con el Pacto de Nico Pérez (22/III/903). De haberse ido a la lucha, la verdad es que poco hubiera sido el concurso de la marina militar, reducida a dos cañoneras de las cuales, una de ellas, la *Suárez,* tenía su planta motriz en muy malas condiciones. La situación se pone en evidencia con el viaje que el Sr. Batlle realiza el 25 de setiembre de 1903 por el río Uruguay, visitando Fray Bentos, Paysandú y Salto. No existiendo unidad de guerra para alojar al Presidente, el viaje debió realizarse en el mercante *"París"* de la compañía Mihanovich. Las cañoneras *General Rivera* y *General Suárez* le dan escolta, para lo cual deben partir el día anterior.

Para agravar esta precaria situación, la explosión de un depósito de municiones ocurrido el 8/X/903, determina la pérdida

de la primera de las nombradas y la más eficiente de las naves de nuestra reducida flotilla.

Tres meses más tarde, el 1º/I/904 estalla la revolución nacionalista que había conjurado la tregua de Nico Pérez.

En esa fecha, la *General Suárez,* único barco militar de la República, se encontraba en Salto ocupada en trabajos hidrográficos. Advertida de la situación suspende sus tareas y se fondea frente al puerto argentino de Concordia donde un buque mercante se hallaba listo para el trasiego de recursos a los revolucionarios. La pronunciada bajante del río conspiraba contra la movilidad de la cañonera, cuya tripulación es reforzada al caer la tarde con fuerzas de la guardia nacional salteña. En la lancha *Itpebí* del resguardo local, se embarcaba cada noche un oficial de la *Suárez* —que llegó a quedar inmovilizada por la bajante— con seis marineros armados de máuser, haciendo la vigilancia de la costa hasta la desembocadura del Daymán.

Lamentable expresión de la Armada uruguaya.

El 6 de febrero, habiendo repuntado suficientemente el Uruguay, se dispuso que la cañonera se situase en Nueva Palmira a fin de bloquear la costa desde Carmelo a la desembocadura del San Salvador, ya que en los departamentos de Colonia y Soriano operaban los jefes revolucionarios Gabino Valiente y Tomás Pérez, con fuerzas apostadas estratégicamente en las altas barrancas de Punta Chaparro y Punta Gorda, las cuales sostenían frecuentes tiroteos con la cañonera.

A fin de mejorar la situación, poder movilizar tropa y transportar vitualla por el litoral, el gobierno armó en guerra a los pequeños vapores *Ingenieros, Cuestas, Toro, Cacique y General Lavalleja.*

Embarcaciones pequeñas, inadecuadas a su función. Comenta el Cap. de Nav. F. P. Miranda, que como el gobierno no disponía de más barcos que la *Suárez,* "se vio obligado a improvisar una escuadrilla con los vapores de que pudo echar mano, imperfectamente armados; fue preciso transportar fuerzas y armamentos, ejercer vigilancia del extenso litoral para impedir invasiones y hasta sostener tiroteos con las fuerzas revolucionarias, cuando éstas se hallaban en la costa de la Agraciada y al efectuar su pasaje desde la costa argentina la expedición a órdenes del Coronel José María Pampillón, la cual fue sorprendida al desembarcar en Punta Chaparro por varios vapores a órdenes del Coronel (de Marina) Domingo Romero, quien logró tomarles algunos prisioneros y gran parte del armamento.

"Algunas veces, debido a la carencia de buques adecuados, el Gobierno se vio obligado a soportar que los insurrectos permanecieran largo tiempo en posesión de puntos estratégicos, y que pasaran en pleno día los armamentos desde la costa argentina. Puede asegurarse que la falta de buques de guerra fue la causa principal de que la insurrección se mantuviera por cerca de un año asolando a la República...". (3)

Esta vigilancia del litoral oeste era imprescindible y al gobierno le constaba en forma fehaciente que en Buenos Aires se concentraban elementos de refuerzo para la revolución.

En abril de 1904 se habían asilado en la legación argentina de Montevideo, los cabecillas José Pampillón y Pedro Moré. Por gestiones del Ministro Mariano Demaría se permitió su extrañamiento de la República, bajo el compromiso del gobierno asilante de proceder a la internación y vigilancia. Pero en nota del 29 de agosto, nuestro Canciller, Dr. José Romeu, hacía saber a aquel que los dos cabecillas habían partido de la Argentina al frente de una expedición militar organizada y armada allí "para engrosar las filas de la insurrección que asola y ensangrienta la República".

Pampillón —puntualizaba nuestro Ministro en Buenos Aires— logró transportar al Uruguay un cargamento de armas y un grupo de gente que embarcó en La Plata en el "Altieri", completándose la expedición en la boca del Riachuelo, de donde partió a la isla Barboza en las cercanías de San Fernando, en cuyo puerto se habían acumulado más pertrechos y equipos.

En el día de la fecha —31/VIII/904 decía nuestro Ministro Daniel Muñoz al Canciller argentino, Dr. José A. Terry— deben hallarse en el puerto de Empedrado las embarcaciones "Giardini" y "Quinto á Mare" cargando armamentos que se intenta hacer pasar al litoral del Uruguay "para de allí repetir la operación que se llevó a cabo en Monte Caseros".

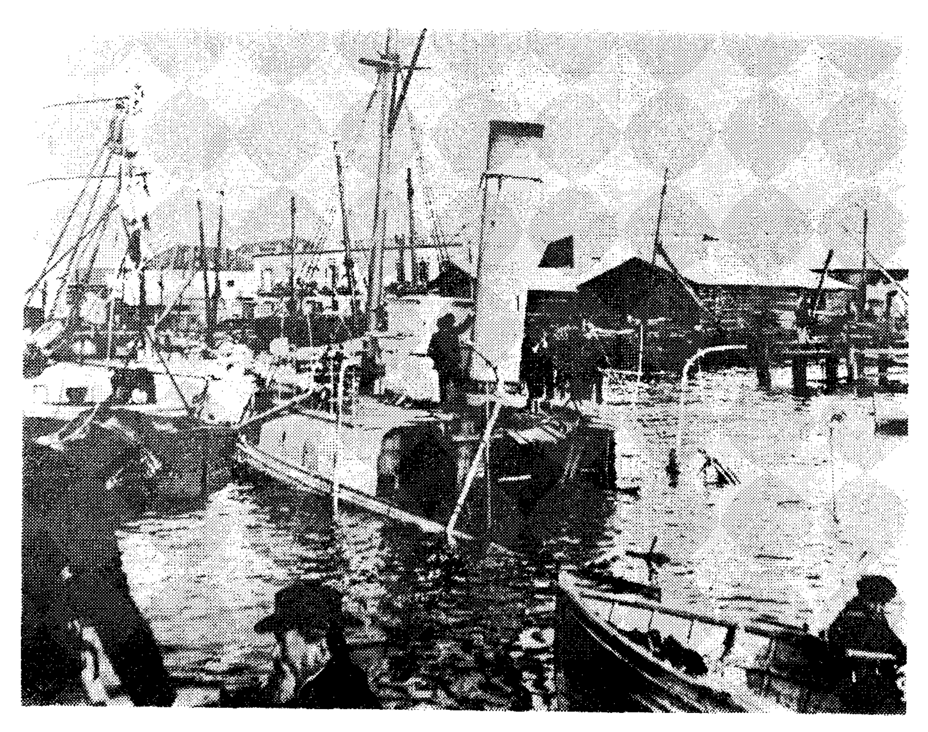
Pide Muñoz que las armas se secuestren y pongan a cubierto. (4)

Así, el gobierno uruguayo tiene cabal información de las andanzas de los revolucionarios, de la concentración y destino de las embarcaciones ligadas a ellos, insignificante embarcaciones arrendadas, pero carece de los medios para invalidar la ayuda que se presta a la lucha fraticida que ensangrienta a la patria. No tiene naves militares.

4. – La pérdida de la "General Rivera" (8 Oct. 1903).

En el mediodía del 8 de octubre de 1903, el ámbito de la bahía montevideana fue conmovido por una fuerte explosión producida a bordo de la cañonera *General Rivera* fondeada frente al muelle de la calle Yacaré. Eran las 12 horas 05; una parte de la tripulación se hallaba almorzando; la otra se encontraba franca en tierra.

De inmediato acudieron al lugar del siniestro vapores y remolcadores; el "Pampero", que con una chata a remolque navegaba en ese preciso momento en dirección a la nave siniestrada, largando su remolque fue el primer auxilio en llegar, arrimándose a la popa de la cañonera que se hundió de inmediato; la proa demoró en hacerlo unos 8 o 10 minutos más.



Rector de la "General Rivera" luego de su voladura (octubre de 1903)

Mediante cabos de mano, el "Pampero" logró rescatar a varios marineros que se hallaban en el agua y a otros que se habían arrojado a un bote de la *Rivera* que acababa de traer a bordo a su contramaestre. Otras embarcaciones lograban rescatar a los heridos que fueron trasladados de urgencia al cercano Hospital de Caridad, siendo ellos: El 2º Comandante, Cap. Francisco P. Miranda, que dos horas antes había relevado a su superior; presentaba fractura en el antebrazo izquierdo, quemaduras en la cara y la cabeza de las que resultó la pérdida del ojo derecho; Tte. 2do. Juan Ortiz; quemaduras en la cara y contusiones de importancia en el cuerpo; Gda. Marina Valentín Marinoni, quemaduras en la cara, brazos y piernas; Tte. de Infantería Juan Otto, fractura en la parte superior del cráneo, quemaduras en los brazos y equinocis de importancia en diferentes partes. Práctico Anastacio Andriópulos: fractura de la pierna izquierda, contusiones en la derecha, quemaduras diversas. Maquinista Ramón Folch: fractura de las piernas y en el brazo derecho; quemaduras diversas. Foguista Rodolfo Pulpach: quemaduras en la cara y miembros. Hubo otros heridos y se recogieron los cadáveres del foguista Cayetano Gentile, natural de los Abruzos (Italia), de Joaquín Fregeiro, Gregorio Herrera y Marcos García, de 22 años, natural de la Coruña.

Así terminó la existencia de aquella cañonera construida en la Escuela de Artes y Oficios en 1884 y con un honroso historial en sus 19 años de existencia, en el que es de destacar:

1884 — 14 de abril: es botada al agua en el varadero Gounouhullú.
1887 — Salvamento de la tripulación de la barca inglesa "Amoor" naufragada en el Banco Inglés.
1888 — Viaje a los canales fueguinos.
1890 — Viaje a Río de Janeiro representado al país en el primer aniversario de la proclamación de la República del Brasil.
1890 — Formación en Buenos Aires con otras naves de guerra extranjeras, para protestar contra el bombardeo de la ciudad por la marina rebelde bonaerense.
1890 — Liberación del crucero español "Infanta Isabel" encallado en San Gabriel.
1892 — Ensayos prácticos de defensa de puertos y canales por medio de torpedos fijos, el O. de Punta Carreta.
1893 — Salvamento de la tripulación del vapor inglés "Murriel" naufragado en la isla de Lobos, con grave riesgo para la cañonera.
1899 — Campaña de voladura de cascos, durante seis meses, hundidos en los ríos de la Plata y Uruguay.

A fin de efectuar el reflotamiento, la prestigiosa empresa de salvamentos de D. Antonio Lussich, ofrece su generoso concurso al gobierno bajo la fórmula tradicional del "no cura non pay"; pero limitando el pago, en caso de éxito, a no más de $ 1.500. Aceptada la propuesta, se envían los vapores *Lavalleja, Rayo, Corsario, Emperor y Solís*; la empresa Escofet y Cía destina al *España*.

Todas estas unidades dan sus cabos a la proa de la cañonera, comenzando a remolcarla en dirección al muelle de la calle Cámaras (hoy Juan Carlos Gómez), pero al llegar al veril del dragado que se efectuaba para las obras portuarias, y a unos 250 m. de la costa, la nave se hunde en el fango haciendo inútiles los esfuerzos de los remolcadores.

El día 9 interviene la grúa "Hércules" de la empresa constructora del puerto la cual amarra la proa, en tanto los pontones *Arturo* y *Antonio F. Braga* se colocan en posición de reflotar la destrozada popa.

Las tareas de salvamento son dirigidas por el Práctico Mayor Braulio Valverde y don Benito Borrazás, el experimentado experto de la casa Lussich.

El día 11 se consigue arrancar el casco de la cañonera de su fangoso lecho y llevarlo hasta el muelle de Juan Carlos Gómez donde se fondea con toda su obra muerta fuera del agua. Al día siguiente, el *Ciclón* conduce al mecánico Bartolozzi y a dos buzos con el cometido de tapar los rumbos de la obra viva. Esto logrado, las poderosas bombas de la flota Lussich achican el agua y la ca-

ñonera queda reflotada, permitiendo examinar su interior. Se comprueba enormes destrozos en la cámara de oficiales, compartimentos de proa y sala de máquinas en la cual se encuentra el cadáver del foguista Joaquín Fregeiro.

El día 16 la cañonera es remolcada al dique Cibils Jackson, en tanto los buzos encuentran en el lugar de la voladura, la caja de valores y varios efectos.

¿Cuál fue la causa determinante del hecho? Se designa como juez sumariante al comandante de la *Suárez,* Cap. Antonio Madaleno y apenas pudo hablar el Cap. Miranda, pidió "se asegurase á dos marineros, Rodolfo Usher y Casimiro M. García". Ambos fueron puestos incomunicados. Si bien del sumario no resultaron culpabilidades, hasta años después el Cap. Miranda mantenía sus sospechas de una acción delictuosa.

La repercusión emotiva en el pueblo uruguayo es inmediata y general.

En la Cámara de Representantes, el Dr. Areco mociona para que el Cuerpo rinda homenaje a los caídos; el Arzobispo de Montevideo celebra personalmente una misa de requiem en la catedral; el mismo día de la voladura, un grupo de Representantes hizo saber al Presidente de la República que vería con agrado el envío de un proyecto asignando subsidios a los familiares de las víctimas; del extranjero llegaron telegramas de condolencias. Pero la consecuencia más realista de este estado de ánimo colectivo, fue la iniciativa de efectuar una colecta nacional popular con el fin de adquirir barcos de guerra que se donarían a la nación. Ella partió, según la información periodística de la época, de los empleados del Departamento Nacional de Ingenieros quienes hacen llegar al Ministro de Fomento "el profundo pesar que les ha causado esa catástrofe y expresando la situación precaria en que queda la incipiente escuadrilla nacional.

"Entendiendo que debe propenderse á mejorar la marina y á dotar al país de buques de guerra que puedan prestar eficaz servicio, se permiten ofrecer con el objeto de formar un capital que sirva para la compra de una cañonera en reemplazo de la "Rivera", un diez por ciento de uno de los sueldos que perciben por sus empleos". ([5])

Si bien la idea estaba en todas las mentes, esta noticia concreta estimula a la acción. El Ministro de Fomento hizo conocer al Presidente de la República la iniciativa de sus subordinados el mismo día de la catástrofe. El día 10, "El Nacional" editorializaba expresando que la desgracia "ha movido nuevamente la idea de iniciar aquellos trabajos interrumpidos, creyendo que ahora es la oportunidad de llevar el proyecto a la práctica". Se refería el diario a los trabajos de 1898, motivados por el asalto a la *Artigas.*

"Respondiendo a estos propósitos, sabemos que un crecido número de damas y señoritas provocará una suscripción popular que tenga repercusiones en toda la República, para que sirva de base á

la compra de una cañonera bien montada en reemplazo de la "Rivera".

Todos los órganos de la prensa acompañaron esta campaña. Y el día 10, en la biblioteca del Ateneo, se reunieron los ciudadanos Pedro Figari, Pablo de María, Eduardo Acevedo, Elbio Estrada, Alberto Guani, Alejo Rossell Rius, Antonio Bachini, Pablo Minelli, Alejandro Beisso, José B. Gomensoro, con el objeto de planear la mejor forma de organizar la colecta popular. En la reunión se hizo presente una delegación del Círculo Militar y Naval, coroneles Bayley, Queirolo y Comandante Fabregat, presentando la adhesión de la entidad.

Se convino en convocar a otros ciudadanos, los que a su vez invitarían a sus amigos, para una asamblea a realizarse el 12. Se efectuaron varias reuniones más y el martes 20 de octubre quedó constituido el Comité Popular; Presidente, Sr. A. Rossell Rius; Vice - Ptes. Dr. Juan Zorrilla de San Martín, Pablo de María, Elías Regules, Antonio Bachini, Scrios: Elbio Estrada, Agustín Piera, Felipe Yglesias y Dr. Alberto Guani; Comisión de Tesoro: Alejandro Beisso, Carlos Sanguinetti, Ladislao Rubio, Pablo Minelli, Luis I. García y Eduardo Risso.

Dos subcomisiones quedaron designadas a fin de solicitar el alto patrocinio y colaboración del Sr. Presidente de la República y del Arzobispo de Montevideo.

De inmediato comienzan a llegar las adhesiones y donativos: la del Club Nacional de Regatas, de la Dirección del Casino Oriental, Club Defensa de Montevideo y Sociedad de Tiro y Gimnasia; se decide promover el concurso especial del Club Oriental de Buenos Aires del que se sabe está dispuesto a colaborar.

Para la recaudación se imprimen bonos por valor de $ 5, $ 2 y $ 0.50, abriéndose una cuenta especial en el Banco de la República.

La primera lista de donaciones —27 Oct.— queda individualizada así: con $ 2.000, los Sres. A. Beisso, A. Rossell Rius, Luis Ignacio García, Alejandro Gallinal y José Mª Rodríguez; con $ 1.000, Minelli, González y Cía.; Santiago Marexiano, Trabucatti y Cía.; con $ 500, José B. Gomensoro, Beisso y Cía., Juan A. Palma y Empresa de Caños Maestros; con $ 300, Antonio D. Lussich y Héctor de Dovitis; con $ 100: Centro de Guerreros del Paraguay, Julio Mailhos y Tiburcio Cachón; Antonio Garabelli con 50; Juan Caviglia, con 30; D. Negroto con 10; igual suma el Dr. Alfonso Cachón; con $ 5, Mario Negrotto, Quadri y Cía. y F. Saráchaga. Total de lo recaudado: $ 17.865.

Las actividades continúan por todo el resto del año 1903; la guerra de 1904 las interrumpen, reanudándose el 23 de noviembre de dicho año en que se da cuenta, en primer término, de la renuncia al Comité presentada por el Dr. Luis A. de Herrera invocando su participación en el reciente movimiento revolucionario. Se acordó designar una comisión —Piera, Estrada e Iglesias— para solicitar el retiro de la nota; la contestación fue afirmativa en el

sentido de dejar en suspenso su actuación pero ratificando su adhesión a la idea de la colecta para adquirir la compra de barcos.

El 27 Nov. se informaba que las suscripciones totalizaban $ 51.151,03, habiendo hecho aportes el Batallón de Cazadores Nº 1 por $ 950; el Regimiento de Caballería Ligera Nº 1 por $ 832,02; Inspección Técnica Regional de Minas: $ 63,70.

El 15 de Dic. los funcionarios policiales de la Jefatura Política y de Policía de Montevideo remiten su aporte de $ 2.430,46 acompañándolo de una nota al Presidente del Comité, expresando que el 10 de Oct. de 1903, fecha del suceso, ya se habían constituido en comisión para responder a la iniciativa de la compra de naves, habiendo comprometido la donación del 10 % del haber líquido del sueldo de cada uno, del jefe del instituto al último policía. La guerra civil había paralizado su acción. ([6]).

El Comité se dirigió asimismo al Poder Legislativo solicitando su contribución. En su sesión del 12 de abril de 1904 —en plena guerra civil— la Comisión de Hacienda de la Cámara de Representantes informaba al Cuerpo que, a su juicio, no debía "dejar pasar esta oportunidad para tributar un merecido aplauso á los dignos ciudadanos que han tomado con entusiasmo tan patriótica iniciativa, a la que la H. Cámara hubiera deseado asociar en importante concurso, que no le es permitido en razón de la insignificancia de los fondos de que puede disponer.

"En la medida de esos recursos sólo podría contribuir con la modesta cantidad de 500 pesos, de los que tiene en su caja de los excedentes de los presupuestos. Por estas breves consideraciones os aconsje la sanción del siguiente PROYECTO DE DECRETO: Artículo único. La H. Cámara de Representantes contribuye con 500 pesos para la adquisición de cruceros, los que serán entregados al comité popular".

El proyecto fue aprobado.

Los fondos así recaudados crearon la base para financiar la adquisición del yatch *Normandia* que es transformado en el cañonero *18 de Julio.*

5. — Naufragio del "General Flores" (24 Oct. 1906).

Enajenada la *General Artigas,* casi inutilizada la *General Suárez,* volada la *General Rivera,* la responsabilidad de la vigilancia marítima del Uruguay recaía en el veterano "General Flores", buque que venía prestando servicios desde 1873 bajo las sucesivas denominaciones de *Fe, 15 de Enero* bajo el gobierno de Santos, por segunda vez *Fe* y *General Flores* desde 1886.

En 1883 fue utilizado intensamente por la Capitanía del Puerto de Montevideo para prestar auxilios a la navegación, luego de habérsele efectuado modificaciones en la superestructura en el establecimiento salteño de las "Mensajerías Fluviales". "Fue la

escuela de dos generaciones de marinos, habiéndolo comandado en distintas épocas Juan Ferreira da Silva, Santiago Martínez, Nicanor González, Serafín Fazzio, José A. Miranda, Javier Gomensoro, Jorge V. Bayley, Joaquín Ferreira y Acevedo, Luis Risso, Juan Escabini, Domingo Romero, Francisco P. Miranda, Tomás Sciurano, César Fournier, Carlos S. Otero y Ricardo Cruces Rodríguez ([7]).

Sus comisiones de servicio, poco antes de su naufragio, fueron las siguientes: el 23 St. zarpó para reprimir la pesca clandestina; recorrió las costas de San José; regresó a Montevideo y retornó a su comisión los días 3, 4 y 5 Oct. El 24 hacía entrega a las autoridades de la Paloma de dos embarcaciones apresadas, ejerciendo su comandancia en tal oportunidad el Coronel de Marina Juan P. Suburú.

Como el tiempo amenazase temporal, resuelve dirigirse a Maldonado; a las 20 hs27m enfrentaba Isla de Lobos y rebazada Punta del Este, puso proa al N. describiendo una "curva de suficiente extensión para darle el debido reparo al escollo denominado Bajo del Este e ir en demanda del puerto, pero debido a la pésima bruma que envolvía á la costa y que no permitió tomar con exactitud la demora del Faro y puntos determinados para situarse, en la rapidez extraordinaria de las corrientes hicieron desviar imperceptiblemente el rumbo arrojando el buque con violencia sobre el escollo; antes de tocar se trató de zafarlo maniobrando con la máquina pero como he manifestado la fuerza de la corriente de suma rapidez, impulsando el buque de través impidió que obedeciera al timón y las maniobras tuvieran resultado, y sin poderlo evitar, la proa recostándose á la roca produjo un rumbo por donde el agua penetrando en cantidad hizo sumergir esa parte rápidamente".

Continuando su parte, expresó Suburú: "Considerando inútil todo esfuerzo para mantenerlo á flote por medio de la bomba y el achique á mano, se abrieron los grifos de la caldera para dar escape al vapor evitando de esta manera la explosión de la misma y acto contiguo se organizó el salvataje de la tripulación enviandola a tierra en dos botes de que se disponía permaneciendo a bordo con los oficiales á la espera de auxilios pues en las susodichas embarcaciones no había capacidad para más.

"Entretanto se esperaban los referidos auxilios, el buque, debido al hundimiento de la proa, se corrió sobre el escollo zafando y permaneciendo á merced de la corriente; en ese momento atracó a la popa, única parte que aún se mantenía a flote, un bote de la Capitanía, recogiéndonos; apenas habíamos abandonado el costado de quince á veinte metros el buque desapareció completamente" ([8]).

Los salvados en el bote de la Capitanía fueron el Comandante Suburó, el Sub Tte. Valentín Marinoni, el práctico Rafael Sangurgo y 5 tripulantes.

Despachado el día 25 el remolcador "Huracán" de Lussich, con el Práctico Mayor Braulio Valverde, se alcanzó a ver los restos al ONO del bajo de la Boca Chica. Al día siguiente habían desaparecido.

Al regresar a Montevideo, todos los náufragos fueron trasladados a la *Suárez,* ordenándose el sumario de práctica que estuvo a cargo del Capitán Elbio Morialdo y del Tte. 2º graduado José Aguiar. Hubo absolución total.

Un mes más tarde, el 25 Nov., los restos del buque fueron localizados en fondo de 15 m, enterrado hasta los cintones. Arrancado el palo mayor que significaba un obstáculo para la navegación, el casco fue abandonado.

La marina de guerra nacional quedaba ahora reducida a la ya achacosa cañonera *General Suárez.*

6. — El Presidente Williman echa las bases de la Armada Nacional. (1907-10).

El 1º de marzo de 1907 fue elegido el Dr. Claudio Williman * como 15 presidente constitucional del Uruguay.

Hombre de mente clara y serena, formado por meritorio esfuerzo propio, afecto a las ciencias físico-matemáticas que cultivan el hábito del raciocinio y del análisis, vinculado al quehacer cultural de la República y participante en las luchas política y revolucionarias, estaba dotado de todas las experiencias aptas para comprender la necesidad de crear los principios de una marina militar.

A todos estos elementos propicios se sumó la circunstancia favorable de transitar su período presidencial por una época de prosperidad en las finanzas nacionales, que en los primeros años ofreció superávits de consideración, como el del ejercicio 1907-08 que alcanzó la suma de $ 2.035.332,79 cifra importante para la época ([9]).

Hay que sumar, todavía, la existencia de una disposición legislativa y de un ambiente popular propicios a la creación de una fuerza naval, estimulados por la pérdida de la *"General Rivera"* y la actuación del Comité Popular, a la cual siguió el proyecto de ley presentado a la Cámara de Representantes por el Dr. Angel Floro Costo, el 20 de Oct. de 1903, cuyos dos primeros artículos establecían: "Art. 1º Destínase a construcciones navales y obras de utilidad pública, el millón de pesos en deuda del Empréstito Extraordinario creado por Ley de 20 de Mayo del corriente año, para pago de los gastos causados por la conmoción de Marzo, en la forma y proporciones que se determinan en el ar-

---

* Anexo I, Nº 25.

tículo siguiente. — 2º Para la adquisición de naves de guerra, con que formar el plantel de la escuadra nacional, sin perjuicio de otros arbitrios que el Estado y particulares excogiten con ese fin, la suma de seiscientos mil pesos.

"Una de esas naves deberá ser un buque escuela que reúna las condiciones necesarias para la formación e instrucción de nuestra marina nacional" ([10]).

Por ofrecer dudas en cuanto a su constitucionalidad, el proyecto fue enviado a la comisión pertinente. Y como último antecedente de este especial estado de ánimo favorable a la formación de una marina militar, debe citarse la iniciativa del Representante Nacional Mora Magariños incorporando un artículo a la ley de Contribución Inmobiliaria para las propiedades del interior, por el cual se destinaría "a la creación y fomento de la marina de guerra", el excedente que se produjera sobre el monto de la recaudación calculada.

Con aprobación legislativa la iniciativa se convirtió en la ley Nº 3126 de 26 Oct. 1906.

Todo se sumaba, pues, para que el Presidente Williman pudiera realizar sus ideas y propósitos favorables a la creación de los elementos estructurales básicos de una organización naval militar; y debe precisarse así, porque su intervención no se limitó a la compra de buques, sino a la creación de la Escuela Naval y a la compra del dique seco Cibils Jackson que convertido en Arsenal de Marina y Dique Nacional por decreto del 16 de agosto de 1910, proporcionó el instrumento para la conservación de la flota militar, así como la Escuela Naval aseguró la formación permanente del personal humano para su funcionamiento.

Hay que convenir, sin embargo, que el gobierno y sus asesores estuvieron poco felices en las adquisiciones navales, las cuales configuraron un conjunto inorgánico, de escaso valor como escuadra, al reunir unidades heterogéneas que no respondían a ningún plan. En tal conjunto, sólo hacía excepción el crucero *Uruguay* como unidad estudiada para el ambiente nacional, aunque también tuvo sus limitaciones como unidad prototipo por ese permanente deseo de los dirigentes de la Armada de incorporar a una unidad las condiciones de un buque-escuela.

Aún con esa falla de heterogeneidad, la Armada creada por el Dr. Williman prestó sus servicios al país; llenó el vacío dejado por la desaparición de las cañoneras adquiridas en la época de Santos y llenó el fin primordial buscado y declarado por él en varias oportunidades: servir para la preparación y entrenamiento de un cuerpo de profesionales formados en el instituto teórico; profesionales que luego con dedicación plausible y aún con abnegación prestaron al país importantes servicios militares, profesionales y técnicos.

Se justifica, por tanto, el título de este numeral.

Veamos ahora en sus pormenores la obra cumplida por el Presidente Williman.

7. — Creación de la Escuela Naval.

En el Apartado 6 del Cap. VI se dieron los antecedentes de la enseñanza náutica en la República y sus vicisitudes a lo largo del siglo XIX.

Corresponde ahora informar sobre su implantación definitiva y su evolución subsiguiente.

En esta etapa fueron sus antecedentes más cercanos: un nuevo proyecto del Dr. Dufort y Alvarez en el año 1902; otro del Dr. Angel Floro Costa de marzo de 1904 y un tercero de junio de 1905 debido al Comandante de Marina y Capitán de Puertos, Gral. Juan A. Pinto, cuya escuela debería funcionar en la *Suárez*.

Al finalizar ya su primera presidencia, el Sr. Batlle y Ordóñez se preocupó por el tema, enviando al parlamento un proyecto de ley y, descontando su aprobación, expidió el 8 de Feb. de 1907 un decreto disponiendo que los cursos se iniciaran de inmediato, anexos a los de la Escuela Militar a cuyos cadetes se les daba la opción de elegir la nueva carrera. Se acogieron a ella tres alumnos del 1er. curso; ocho del 2º y uno del 3º. A ellos se sumaron dos alumnos de ingreso directo. De este modo, la "Sección Naval" de la Escuela Militar inició sus cursos el 1º de abril de 1907 con los siguientes alumnos fundadores: Tomás Rodríguez Luis, Arturo Juambletz, Aurelio Queirolo Barrios (baja en Feb. 1908); Ruperto Elichiribehety, Carlos Carbajal, Carlos Baldomir, Juan Manuel Canosa, Ramiro I. Jouan, Gustavo L. Schroeder, Lucas E. Fiallo (baja el 28/XII/1907); Ernesto G. Martínez (baja el 2/VI/908) Héctor Castells Carafí, Eduardo Travieso (baja el 2/marzo de 1909) ([11]).

Los dos últimos alumnos lo fueron por ingreso directo.

Fueron los primeros profesores: Sargento Mayor de Marina Federico García Martínez (Astronomía, Navegación, Torpedo y Minas); Tte. 2º Antonio Guimaraes (Elementos de Cálculo Diferencial e Integral; Mecánica Racional); Sargento Mayor de Marina Juan A. Calveira (Construcción Naval y Máquinas); Id. Francisco P. Miranda (Aparejo, maniobras y señales); Dr. Jacobo Varela Acevedo (Derecho Internacional Marítimo e Historia Crítica de las Guerras Navales) y Dr. Carlos S. Pratt (idioma inglés).

García Martínez tomó también a su cargo, con carácter provisorio, las cátedras de Artillería y Táctica Naval; el Prof. de Algebra Elemental de la Academia Gral. Militar dictó los cursos de Algebra Superior; el de Trigonometría Rectilínea dictó Trigonometría Esférica; el de Geometría Descriptiva, 1er. curso, tomó a su cargo el 2º curso de la misma asignatura y el de Higiene Militar asumió la cátedra de Higiene Naval.

Al asumir la presidencia el Dr. Williman pocos días más tarde, "por minuta de comunicación del 24 de abril del mismo año, pidió el retiro a la Asamblea General del proyecto del señor Batlle, modificándolo y enviando otro mensaje con otro proyecto, con fecha 9 de octubre de 1907".

"Por el nuevo proyecto y por razones de economía, se establecía que los dos primeros años serían comunes a los estudiantes militares y marinos y los dos siguientes se dedicarían a la parte profesional; el quinto se destinaría a la práctica a bordo, además de la práctica durante el período de vacaciones" ([12]).

La aprobación de este proyecto del Dr. Williman originó la ley Nº 3250 del 11 Dic. de 1907; promulgada al día siguiente establece la fecha de nacimiento de la Escuadra Naval con carácter permanente. *

El 12 Jun. 1916 se promulga la ley Nº 5433 que la sustrae del ámbito de la Escuela Militar para llevarla a depender directamente del Ministerio de Guerra y Marina ** y, por último, una Resolución del P. Ejecutivo del 17 de abril de 1917 dispuso que correspondía a la Dirección de la Armada su superintendencia.***

Su primera plana mayor estuvo constituida por el Cap. de Corb. José Aguiar como Director-Comandante; el Tte. Nav. Teodofredo B. Camacho como Segundo; el Alf. Nav. Héctor Luisi como Jefe de Cuerpo de Aspirantes y el de igual grado Héctor Castells Carafí como oficial.

"Al principio, la marcha de la Escuela Naval fue más que difícil, penosa, pues carecía de presupuesto. Hasta que para remediar la anomalía originada en una omisión, se recurrió a una expediente que no dejó de ser curioso y hasta heroico: el entonces Ministro de Guerra y Marina, señor Sánchez [Joaquín C.] consiguió del Presidente Viera que se asignase al nuevo instituto la planilla correspondiente á una brigada topográfica del Servicio Geográfico, previa conformidad del jefe de ésta, coronel Silvestre Mattos.

"El personal de la brigada en cuestión quedó revistando como marineros y el rubro forraje de la Brigada se empleaba en libros y demás material de enseñanza.

"El presupuesto propio de la Escuela Naval fue sancionado en abril de 1917 independizándose así, definitivamente y por completo nuestro instituto de preparación náutico militar" ([13]).

La obtención de un local independiente para sede de la Escuela constituyó también un arduo problema. Cuando en 1916 se independizó de la Militar, se le concedió un amplio edificio en la calle Sarandí 122 que había sido construido en 1890 para alojamiento de un Regimiento de Cazadores. Mediante sucesivas reformas se le fue adoptando a las exigencias del instituto en evolución, cuya ubicación encontraba algunos beneficios: proximidad de la bahía para prácticas marineras; vecindad de la Facultad de Ingeniería que facilitaba a los alumnos del Cuerpo de Máquinas y Electricidad las experiencias prácticas del manejo de Máquinas

* Anexo II, Nº 1.
** Anexo II, Nº 2.
*** Anexo II, Nº 3.

a Vapor y de Resistencia de Materiales; espacios libres para ejercicios de formación y tiro, etc.

A medida que crecía el alumnado y se incorporaban en forma efectiva los cursos de preparación de personal para la marina mercante y servicios de prefectura, la necesidad de un gimnasio cerrado, etc. el edificio comenzó a ser harto insuficiente.

En 1937, siendo Inspector General de Marina el Contralmirante Arturo J. Juambeltz, se comenzó a barajar la idea de trasladar la Escuela a Santiago Vázquez, construyéndose para ello un gran edificio en la margen izquierda del río Santa Lucía, dotado de muelles, fondeadero de embarcaciones de práctica, campos de deportes, etc. La falta de recursos exigidos por un proyecto de tal entidad paralizó la iniciativa.

Entretanto, el problema de la exiguidad del local y su estado de conservación hacía más premioso encontrar una solución, hasta que en 1968 se le dio solución mediante la permuta del viejo local de la calle Sarandí por el muy amplio edificio construido en Carrasco para sede de un Hospital Marítimo.

El plan orgánico de estudios y funcionamiento de la Escuela ha ido modificándose en el curso del tiempo para adaptarlo a las necesidades del país.

El aprobado el 13 Nov. 1916 por el Ministro Joaquín C. Sáncrez, establecía que la "Escuela Naval tiene por objeto preparar oficiales para el cuerpo general de la Armada y Capitanes y Pilotos para la marina mercante" (Art. 1º).

Funcionaría un curso preparatorio externo para el ingreso; la duración de los cursos se fijaba en 5 años; los egresados adquirían el compromiso de servir a la Armada durante 6 como mínimo y se concedían becas para el uso de gobiernos amigos ([14]).

Se establecía como condición para graduarse de oficial, la realización de un viaje de práctica de itinerario fijado por el Director del instituto. El primero se realizó en el crucero *Uruguay* en enero de 1917, cubriendo 3.310 millas de navegación en viaje: Montevideo, isla de Flores, Maldonado, Puerto Madryn, Punta Arenas, Puerto Cook, Montevideo.

La concesión de becas fue aprovechada por el gobierno paraguayo: en 1917 ingresaron como alumnos los jóvenes de aquella nacionalidad Alejandro Morinigo y Juan Díaz León y por decreto del 7 de enero de 1918 se dio satisfacción al deseo del ex-Presidente Cecilio Baez, admitiendo a su hijo Cornelio Baez Allende.

Como al comienzo del funcionamiento de la Escuela el ingreso a sus aulas fuese insuficiente, el 7 de noviembre de 1911 se dictó una resolución por la cual se admitían tres alumnos provenientes de los cruceros *Montevideo* y *Uruguay* y dos de las tripulaciones del cañonero *18 de Julio* y transporte *Río Branco*, los cuales no deberían tener más de 20 años "escogidos entre los que voluntariamente quieran ingresar y parezcan tener más aptitudes para el estudio y más relevantes condiciones de carácter." ([15])

Por Resolución del 18 de noviembre de 1918 se introduce una modificación importante en el Reglamento Orgánico y Plan de Estudios de la Escuela: la creación de una nueva especialidad: el Cuerpo de Ingenieros de Máquinas.

En los fundamentos de su iniciativa, expresaba su autor, el entonces Comandante de la Escuela, Cap. Frag. Ramiro Jouan: "Los maquinistas de la Armada y Marina Mercante han venido hasta hoy reclutándose entre los candidatos aprobados en los exámenes rendidos ante una Comisión de la Capitanía General de Puertos. Es indudable que tal sistema, implantado en época en que las máquinas marinas no tenían la importancia que hoy han adquirido, no llenan ni siquiera deficientemente las necesidades del país". Para subsanar esta situación, el Art. 1º del nuevo Reglamento Orgánico fue redactado así: "La Escuela Naval tiene por objeto preparar Oficiales del Cuerpo General y Oficiales Ingenieros Maquinistas para las necesidades de la Armada y Capitanes y Pilotos para la Marina Mercante".

Se completaba así la función docente de la Escuela Naval teniendo en cuenta las necesidades nacionales; años más tarde se le confió la preparación de personal para la Prefectura.

A efecto de acelerar el logro del nuevo propósito se estableció en las disposiciones transitorias del Reglamento, el Art. 197 que autorizaba "A los cursos de 1919 podrán ingresar *directamente* a Primer Año del Cuerpo de Máquinas, ocho alumnos".([16])

Ingresaron sólo dos: los jóvenes Julio Martínez Oyanguren y Fernando Fontana, alumnos fundadores de la nueva especialidad.

Una iniciativa de conceder estado militar por vía de la asimilación al personal de máquinas de la Armada, había sido presentada el 12 de abril de 1909 al Comandante del crucero *Montevideo,* por el Sr. Catelo Turcio, quien había pertenecido con esta especialidad al personal de la plana mayor del ex-"Dogali". Cuando este barco fue adquirido, el Sr. Turcio aceptó seguir prestando sus servicios en la Armada Nacional.

"En todas la Marinas de guerra —argumentaba la propuesta— el personal de Maquinistas á bordo de los buques y establecimientos militares es militar ó civil, con asimilación militar. En la marina de guerra de esta República, el personal de Maquinista no forman clase militar, ni con asimilación. Son empleados civiles sin jerarquía y sin obligaciones militares, ni hacia los que forman la Plana Mayor ni entre ellos mismos. Ningún reglamento de Cuerpo ó de clase rige para que este personal se pueda uniformar...

"La Marina Uruguaya en general, sea para servicios á bordo como en tierra, debía a mi modesto parecer, tener un Cuerpo de Maquinistas aunque fueren como ahora empleados civiles; pero con la correspondiente asimilación y obligaciones militares en el ejercicio de sus funciones..."

La propuesta del Sr. Turcio fue elevada a la Superioridad y aceptada con modificaciones, creándose el Cuerpo de Personal de

Máquinas con asimilación militar, sustituido luego, paulatinamente, por el personal de oficiales egresados de la Escuela Naval. ([16 bis])

En el precitado Reglamento Orgánico de 1918 se estableció con carácter interino el llamado Curso Ampliatorio, preparación previa al ingreso a la Escuela Naval, con carácter interno.

Perfeccionado el instituto docente en forma continua mediante la actualización de sus programas de estudio, organización de prácticas, selección de profesores, etc. ha ido aumentando su eficiencia, preparando profesionales con alto grado de capacitación que benefician no sólo a la Armada sino a la sociedad en general.

Al cumplirse las bodas de plata y el cincuentenario de su fundación, los componentes de la Armada Nacional y profesores propiciaron calurosas rememoraciones.

8. – Adquisiciones navales y marítimas. (1907-10).

Como se expresara anteriormente, al iniciar el Dr. Williman su período gubernamental, todas las condiciones estaban dadas para resolver en forma positiva la apremiante necesidad de darle una organización militar a la República. Y el gobernante se pone a la tarea sin pérdida de tiempo. El 8 de enero de 1908 la Asamblea General le autoriza "para adquirir en compra el crucero italiano "Dogali" por la suma de quinientas mil liras que tomará de rentas generales.

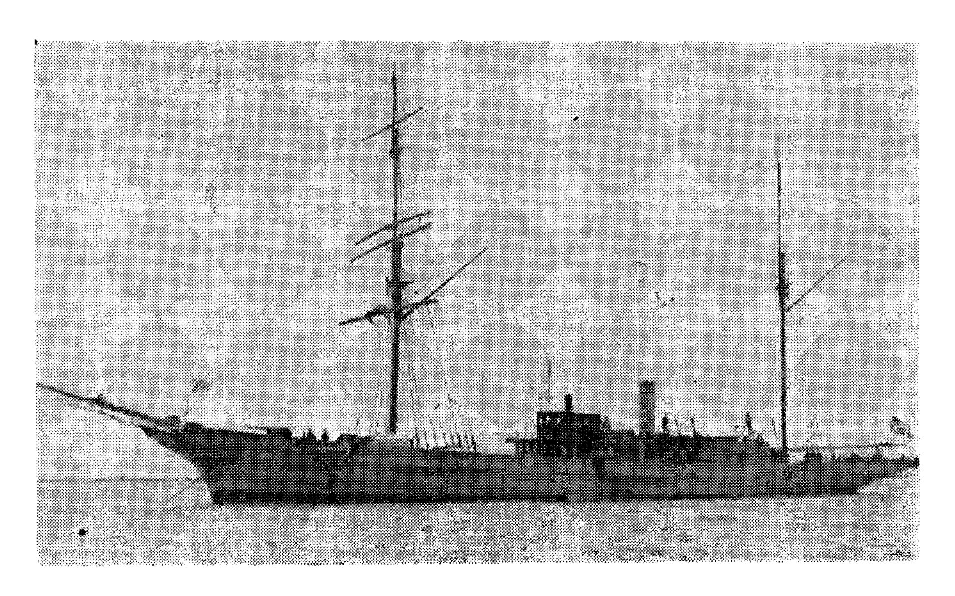
Anteriormente, en julio de 1907, se había adquirido el yatch "Normania" y a principios de 1908 el pequeño cañonero "Orienta".

En su primer mensaje a la Asamblea General —15 de febrero de 1908— exponía el Presidente: "Se ha iniciado la organización de nuestra fuerza naval, reclamada desde hace mucho tiempo, por razones de decoro nacional y por motivo de policía de costas.

"Como medida previa se ha creado la Escuela Naval donde se formarán los oficiales de nuestra Armada y, con la venia de la Asamblea se ha adquirido la propiedad del crucero italiano "Dogali".

Por decreto del 28 de enero de 1908, este buque pasó a llamarse *Montevideo* y *18 de Julio* el "Normania" adquirido con los fondos recaudados por el Comité Popular formado a raíz de la voladura de la *Rivera,* a los cuales el Estado agregó un monto igual.

A) El "Normania" había sido construido en Saith (Inglaterra) en 1889. Su casco era de hierro, aparejado a bergantín-goleta, tres mástiles, bauprés y botavara. Medía 58,50 m de eslora; 7,80 de manga; 5,40 de puntal y un calado máximo de 4 metros. Desplazamiento: 765,5 Ton. Propulsión por una máquina vertical coumpound capaz de desarrollar 600 HP indicados, lo que le aseguraba una velocidad de 12 nudos. Era alimentada por 2 calderas cilíndricas. Tenía 4 mamparos estancos y llevaba una tripulación de 20 hombres. Al adquirírsele, se le artilló con 2 cañones de 47 mm y 2 ametralladoras.



R.O.U. "18 de Julio" al decretarse su radiación

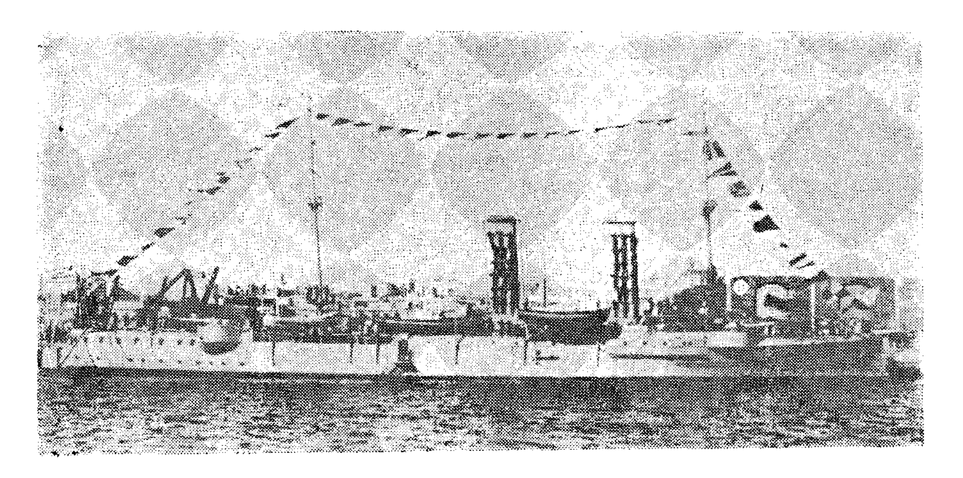
En 1917, la superestructura, compartimentación y artillería fueron modificadas a fin de adaptar la nave a la función de buque-escuela. El proyecto fue elaborado por los entonces T/N Oscar Tagle y Gustavo A. Schroeder.

B) Crucero-acorazado *Montevideo*. La adquisición del crucero italiano "Dogali" despertó fuerte oposición en las dos ramas del Parlamento, entre jefes de la marina y en la opinión pública, por tratarse de una nave con 21 años de antigüedad.

En el Senado, el Sr. Lenzi expresó categóricamente que votaría contra la adquisición, por tratarse "de un barco cuyas condiciones, de pública notoriedad, son inservibles, que hasta se dice ha sido ofrecido por un precio mínimo en otros países de Sud América".

El Dr. Carlos Travieso manifestó: "En un asunto de la importancia de este de que se está ocupando el Senado, en que van a comprometerse cientos de miles de pesos del Estado, en que a mi modo de ver, se va á perturbar y á entorpecer la formación de la marina de guerra nacional con la adquisición de este buque de guerra "Dogali", debe procederse con más meditación". ([17])

Debe recordarse que el Senador Travieso conocía la materia pues era el autor de un proyecto de ley presentado en la sesión del 13 de julio de 1906, muy estudiado y fundamentado, respondiendo a un plan orgánico. Sobre la base de las consignaciones de los registros internacionales, probó que el "Dogali" "era considerado como barco viejo y ya poco eficiente".



El R.O.U. "Montevideo" empavesado

En la Cámara baja, el Representante Lussich, con profusa documentación presentó argumentos de consideración opuestos a la compra. Hizo mención a un reciente carenamiento en el cual se cambiaron en el casco de 80 a 90 chapas y pregunta cual será el estado del resto; que las máquinas tenían 20 años de trabajo y no eran del tipo adecuado; que debía desconfiarse del estado de las calderas; los cañones pertenecían a un sistema anticuado y se hallaban con mucho desgaste; el consumo de carbón era alto, etc. "Este buque es altamente inadecuado al fin que se le destina, porque no es válido ni como unidad naval ni como buque escuela", afirmó.

Es de hacer notar que en el mensaje con que el Presidente Williman solicitaba autorización para la compra, se declaraba: "No se trata de un buque nuevo, de una unidad importante de combate ni mucho menos, pero es un buque que puede servir al objeto a que se destinará: la preparación de los alumnos de la Escuela Naval". ([18])

A pesar de todas las objecciones, el "Dogali" fue adquirido por Ley Nº 3266 del 8/I/1908, por la suma de 500.000 liras, equivalentes a unos $ 90.000 de la época.

Había sido construido en Eshwick, Inglaterra, en 1887 y fue en su tiempo prototipo de crucero acorazado, con pañoles y carboneras en las bandas, compartimentadas para proteger la instalación de la motriz. Tenía 20 mamparos estancos.

Su desplazamiento era de 2.400 Ton.; 81 m de eslora; 11,28 de manga, 6,48 de puntal; calado máximo: 5,49. La velocidad primitiva de 19,8 nudos estaba reducida a 14. Propulsión por 2 máquinas horizontales de triple expansión desarrollando 7.000 HP, alimentadas por 4 calderas cilíndricas de doble frente. Como armamento, 4 piezas de 152 mm, 6 de 57 y 2 de 37, 219 hombres.

C) Cañonera "Orienta".

No es posible referirse a este buque sin rememorar su hazañoso viaje. Esta pequeña unidad de 32 m de eslora, 3,55 de manga, 3,25 de puntal y 88 Ton. de desplazamiento, capaz de desarrollar unos 18-20 nudos, fue adquirida en unos 20.000 dólares merced a la eficiente intervención de nuestro cónsul en N. York, Sr. Alfredo Metz Green, quien logró abatir el precio con que había sido ofrecido al Gobierno en Montevideo.

Según información de los diarios newyorkinos de la época, la nave construida por Lewis Nixon por encargo del gobierno mexicano para vigilancia de sus ríos, había sido rechazada por no alcanzar las 22 millas de velocidad contractuales ([19]). Según otra versión, había sido adquirida por el gobierno panameño que lo utilizó como cañonero y luego como yatch.

Adquirido por el Gobierno uruguayo se le sometió a examen pericial y se estableció una lista de reparaciones y equipos entregada al Cap. Howard Patterson, director de la Escuela Naval de Nueva York donde el entonces Alf. Eduardo Mario Saez realizaba cursos de náutica.

Efectuados los acondicionamientos requeridos por la larga travesía y contratada una tripulación de 12 hombres, el *Orienta* se hace a la mar partiendo de Nueva York en el mediodía del 6 de febrero de 1908, al mando del Alf. Saez llegando a Montevideo el domingo 13 de setiembre de dicho año, luego de 219 días de navegación.

De los 4 viajes más notables realizados por naves de la Armada Nacional: el de la *General Rivera* a los canales fueguinos (1888); el del pesquero "B. 1" hacia la isla del Elefante (1916) y el de los guardacostas de Ancona a Montevideo (Nov. 1935 - Feb. 1936); este del *Orienta* es con mucho el más azaroso y admirable, justificando plenamente el interés admirativo con que el pueblo acompañó su desarrollo y los homenajes que se tributaron al osado marino que lo dirigió, demostrando tanta capacidad profesional como osadía.

La capacidad de las carboneras estaba limitada a las 28 toneladas, por lo que su autonomía quedaba reducida a 6-7 días de viaje a 14 nudos, obligando al barco a cumplir una derrota de cabotaje apoyada en los puertos o puntos cercanos a las costas del continente americano o a pasar de isla en isla en el providencial arco antillano desarrollado de la península de la Florida a la costa de las Guayanas. Omitiendo alguna recalada al no disponerse del libro de bitácora, en las casi 6 000 millas navegadas por el *Orienta* enhebró a Nueva York, Charleston, Newport, Nassau, Haití, Santo Domingo, San Juan de Puerto Rico, Santo Tomás, Santa Lucía, Georgetown, Cayena, Amapá, Pará o Belém, San Luis, Ceará, Pernambuco o Recife, Bahía, Victoria, Río de Janeiro, Desterro —hoy Florianópolis— Río Grande, La Paloma y Montevideo. Se justificaba por tanto el cable que el Ministro de Relaciones Exteriores, D. Antonio Bachini cursó al Alf. Saez el 29 de enero de 1908, en

víspera de iniciar su viaje: "Banco República envía giro telegráfico quinientos pesos. Necesita más avise... *Insiste señor Presidente asegure buque* por intermedio legación".

En su primer punto de recalada luego de Nueva York, Charleston, la firma William Johnson & Co. rellenó las carboneras del *Orienta* con "finest Pocahontas coal"; pero no tiene la misma suerte en algunas islas antillanas; un periódico de Puerto Rico informaba que "al atravesar el inmenso archipiélago de las Bahamas en el mes de marzo, arribó a varias islas pequeñas con población únicamente de negros y con el propósito de tomar carbón. Esto no se pudo conseguir porque no había carbón para la venta, pues los vapores de carga que pasan por allí, siguen otro derrotero y se proveen en puertos abiertos del Atlántico. Con ese motivo, el Alférez Saez tuvo que comprar leña para seguir navegando, lo que hizo en muchas de esas islas hasta cruzarlas. Todo en ellas es pobrísimo; no hay cable para las comunicaciones telegráficas y la misma correspondencia tiene que transportarse en buques de vela á puertos de escala. Esta travesía demoró al *Orienta* bastante tiempo hasta que logró llegar a Haití".

Dos meses fueron empleados del puerto de salida a San Juan de Puerto Rico, cuyas dársenas fueron aproadas el 4 de abril de 1908. Aquí se cambió la tripulación contratada en Nueva York y se efectuaron pruebas de máquina durante una hora y media, llevando a bordo al cónsul uruguayo y al piloto español Juan Ramón Tarazona que luego fue el segundo de Saez.

La prueba mecánica era necesaria pues en Puerto Plata (Santo Domingo) al acercarse el buque a muelle para tomar agua y carbón, encalló y fue sometido a tironeos para hacerlo zafar lo que no pudo lograrse hasta la marea de la media noche.

El 22 de abril la nave llegó a Santo Thomás, en las antillas danesas, donde Saez es recibido por el Gobernador; el 29 arriba a la isla Santa Lucía y el 8 de mayo a Georgetown, capital de la Guayana inglesa. La próxima recalada es Cayena (19 de mayo).

Una larga carta del Alf. Saez publicada en un diario de Montevideo relata las peripecias que le suceden luego de su navegación por la costa norte del Brasil.

"Debido al precio extraordinariamente caro del carbón en Cayena, me decidí á tomar leña, la cantidad suficiente que con el carbón que tenía aún á bordo me diera para llegar al próximo puerto.

"Dejé el puerto de Cayena un día al anochecer, navegando sin novedad y con buen tiempo, rumbo á Amapá, pequeña villa brasileña situada casi en el extremo Norte del Brasil, donde, según me informaron, podía conseguir nueva leña. A pocas horas de salir del puerto de Cayena, se empezó á notar que la leña se iba consumiendo rápidamente y que no sólo era de mala calidad sino que soltaba un agua que apagaba los fuegos, consumiendo también rápidamente el carbón. En la madrugada del día siguiente reventó

un tubo de la caldera y el buque paró por varias horas hasta que pudo ser condenado el tubo, continuando luego la marcha.

"El combustible iba escaseando notablemente, por tal motivo decidí aproximarme a la costa, pues temía por momentos que nos quedáramos estacionados lejos de ella. Unas treinta y tantas horas después de la salida del puerto ya se iba agotando el carbón y la leña de á bordo, por lo cual resolví fondear lo más próximo posible á la costa para bajar y cortar leña en los montes y poder seguir nuestro viaje. Al caer la tarde di fondo frente á la costa brasileña, casi límites con la Guayana Francesa, y á unas dos millas de tierra. Al siguiente día me fui a tierra con tres marineros y una cuadra antes de llegar á la costa, tuvimos que lanzarnos al agua con el fango casi por la cintura; llegamos á tierra encontrándonos con una costa desolada, donde no se veían señales de que antes hubiera habido ahí persona alguna; costa húmeda y pantanosa; más tarde ordené bajar otros tripulantes de á bordo y empeñamos todos la tarea de cortar leña; cuatro días estuvimos en esta operación, pues aunque leña no faltaba, el embarque se hacía con grandes dificultades, había que esperar la hora de la marea alta para que pudieran atracar los botes en la costa... Para completar esta mala situación, empezaron á escacear las provisiones y llegó un día que no teníamos más que charque salado de Montevideo, que lo cocinábamos de todas formas para variar; aunque variaba de forma el gusto era siempre el mismo. La gente empezó á desanimarse y hasta se hablaba entre ellos de abandonar el buque. Pueden figurarse la energía y fuerza de voluntad que tuve yo que emplear para tratar de dar esperanzas á la tripulación... les daba un poco de wisky y cigarros para que olvidaran las penas y trabajaran...

"Levamos ancla un día á las 12, navegando siempre próximos á la costa y con sonda en la mano... A la entrada del sol tuve que fondear nuevamente, en costa abierta, sin abrigo alguno, sin combustible á bordo y con la única esperanza de que el tiempo nos favoreciera. Por la noche soplaron fuertes vientos con chubascos y aunque estábamos fondeados con dos anclas no permanecía tranquilo... Al día siguiente volvimos á tierra á cortar leña, empleamos tres días en esa operación y cuando vi que teníamos á bordo la indispensable para llegar á la boca del río Cunami, que según mis cálculos se encontraba á unas 25 millas del lugar... improvisamos dos velas con los toldos... y un día á las 10 de la mañana y con marea á favor, levamos nuevamente anclas... A las 4 horas más o menos divisamos un cerro que existe cerca de la boca del Río... puse proa á él y tres horas después (ya concluíamos la leña) enfrentamos á la boca del río, divisando casi simultáneamente dos embarcaciones pescadoras á las cuales les hice señas... Poco después fondeamos en una espléndida ensenada y en aguas tranquilas, adquirimos pescado á los faluchos y yo con dos hombres me fui á tierra para determinar cual era el mejor paraje para el corte de leña. Cuando llegamos á tierra nos en-

contramos con varios árboles de guayaba, con fruta, y nos prendimos á ellos, como hambrientos, llevando también buena cantidad para los de á bordo. Aquí se cortó bastante leña, pero se tardó como unos ocho días en esos trabajos.

"Al día siguiente de fondear remonté el río en uno de los botes hasta un paraje, que según los pescadores, había una taberna. Llegué al lugar, encontrándome con un rancho sin paredes, edificado sobre soportes de madera... la "gran" casa de negocios la componían media barrica de azúcar, media de café y algunos sacos de fariña. Me "alcé" con medio almacén... Las provisiones adquiridas vinieron de perilla, pues carecíamos de todas ellas á bordo...

"Embarcada la leña suficiente, salimos una mañana temprano rumbo al río Amapá, donde existe una pequeña población. A la entrada del sol fondeamos en la barra del río y al día siguiente me dirigí en bote á la villa, distante unas ocho millas... las autoridades locales... ofrecieron todo lo que estaba á su alcance. De Amapá no hay telégrafo á ninguna parte, por lo que no me fue posible dar cuenta de mi situación".

Esta circunstancia que aumentaba el prolongado silencio desde la partida de Cayena, hizo correr el rumor en Montevideo de la pérdida del pequeño buque. La ilustrativa narración del Alférez Saez continúa: "Coincidió con mi llegada a Amapá, el arribo del pequeño vapor "Cassiporé" que hacía la carrera a Pará... me trasladé á bordo para solicitar á su capitán un poco de carbón; conseguí solamente 4 toneladas y leña ya cortada".

Efectuado el trasbordo, el *Orienta* puede zarpar, pero debiendo entonces enfrentar "una de las peligrosas travesías del viaje, que era el paraje frente á la boca del formidable Amazonas, donde la corriente es muy fuerte y donde existen grandes bancos que cambian constantemente de posición, y que las cartas náuticas no señalan. Todos los buques, aún brasileños que navegan por estas aguas, llevan siempre práctico, pero yo me largué solo, confiado en la brújula y en el tiempo. Navegamos bien; el trayecto á recorrer hasta Pará era de unas 300 millas, sólo me preocupaba que pudiera ocurrir algo en la máquina, que de trabajar durante cuatro meses, sin sacar el buque á dique, no andaba bien.

"Al día siguiente de llegar al río Amapá, siendo más ó menos media noche, cuando calculábamos que ya íbamos cruzando el Amazonas, se descompuso una de las bombas de la máquina, quedando el buque parado; la corriente era fuerte para la costa, pasaron algunas horas y en vista de que no era posible reparar la avería, como no era posible tampoco permanecer en esa situación, decidí, con ayuda de la corriente y con las velas improvisadas, dirigirme en demanda de la costa para fondear; navegábamos con ese rumbo en medio de fuertes chubascos que siempre se producen en estas latitudes; á las tres y media de la mañana encontramos con la sonda fondo de 8 brazas. Seguí navegando y poco después encontramos 3 brazas, por lo que di enseguida fondo al

ancla, teniendo que esperar al día para determinar nuestra situación. La noche seguía tormentosa.

"Cuando empezó á amanecer, divisamos la costa próxima y cuando ya aclaró completamente vimos que estábamos a tres millas de ella, entre la pequeña isla Machado y el cabo Mogoarí, a la entrada del río Pará. A las pocas horas, se vieron salir por el lado detrás de la isla, dos lanchas pescadoras, á quienes hicimos señales llamándolas pero no vinieron, probablemente no veían las señales... hice largar un bote... me fui en demanda de ellas... diciéndome que no era posible obtener por esas proximidades socorro alguno. "La solución, por la gravedad de las circunstancias, tenía que ser rápida y decidí en vista de que la máquina del *Orienta* no funcionaba ni para adelante ni para atrás, trasladarme yo mismo á Pará en la lancha pescadora, cuya distancia a recorrer era de unas 90 millas. Volví á bordo, ordené lo necesario, después de dejar al *Orienta* bien fondeado y a cargo del oficial que tengo, un joven portorriqueño, muy bueno, me metí entre los pescadores, con un marinero que me acompañaba... unas 30 horas duró el viaje...en una pequeña canoa en las que para descansar había que tirarse en la cubierta pelada; en fin, a las 8 y media de la noche del día siguiente llegamos á Pará, dirigiéndome enseguida á casa del cónsul nuestro, y allí arreglamos de inmediato mandar un remolcador. Así entró á este puerto mi desafortunado compañero, el valiente *Orienta* ([20]).

El arribo se produjo entre el 13 y el 17 de junio, a los 132 días de haber zarpado de Nueva York.

La prensa de Pará (o Belem) completa la información transmitida por el Alf. Saez a Montevideo, destacando el hecho de ser el "primer barco de guerra de nacionalidad uruguaya que fondea en nuestro puerto".

Al precio de 12 dólares la hora se fletó el remolcador "Conqueror" el cual tomó el *Orienta* cerca de la isla Machado, siendo el viaje muy duro a causa del mal tiempo lo que determinó la rotura de los cables de remolque varias veces.

El cónsul uruguayo, Sr. Juan Tavares Heitar estuvo sumamente activo, logrando de la firma Wilson y Cia. el aprovisionamiento de la tripulación, el permiso de la Capitanía para varar el buque y obtención de personal especializado para el examen de las averías y consiguientes reparaciones, las cuales insumen un mes, aproximadamente. Se cambia parte de la tripulación y efectuados los aprovisionamientos, el buque sigue para San Luis de Marañón, Ceará, Recife (Pernambuco) donde carbonea de nuevo; arriba a Bahía el 2 de agosto donde se detiene el día; zarpa para Victoria donde se aprovisiona y entra a Río de Janeiro el día 12, recibiendo la visita de nuestro representante diplomático y del Senador Carlos Travieso que se hallaba incidentalmente en aquella capital.

Aquí permanece 5 días: del 15 al 20 de agosto y la fiesta nacional uruguaya lo encuentra en Desterro —hoy Florianópolis—

donde fondea a las 8 de la mañana. Empavesado a toda gala, el *Orienta* recibe la visita de las autoridades brasileñas y de los cónsules de Argentina, Portugal y Austro-húngaro. Como en Pará, la prensa destaca ser la primera vez que un buque militar uruguayo llega a aquella ciudad. Por fin, el domingo 13 de setiembre la pequeña nave de la grande hazaña arriba a Montevideo, acogida con simpatía y entusiasmo. Amigos y admiradores y órganos de la prensa estimulan una fervorosa recepción: "Por tanto —escribe Terpandro en "La Razón"— el 12 de setiembre, incito a las casas navieras para que en "corporación", se dirijan á la hora en que debe llegar el nuevo buque, que será probablemente á las 4 y 1/2 p.m. hasta la Isla de Flores. Una vez divisado el *Orienta* se dirigirán en línea de batalla haciá él, y una vez cerca harán oir las bocinas de sus buques.

"Y concluyo exhortando á los señores Lussich, Escofet y otros armadores, á que sean lo suficientemente generosos... poniendo sus buques á disposición de los que simpaticen con la iniciativa.

"Sería esta una demostración digna del bravo comandante del *Orienta* y de su tripulación".

La sugerencia fue recogida y los vapores "Fénix", "Corsario", "Plata", "Yolanda" y "Guaraní"; llevando una entusiasta multitud se dirigieron a la isla de Flores cuando los vigías anunciaron la presencia del *Orienta*. "El resto de la concurrencia, unas mil personas, se había situado á lo largo del maderamen del muelle esperando con el regreso de la flotilla, la entrada del *Orienta* que precedido por el "Corsario" y flanqueado por los otros vapores nombrados, apareció en la boca del antepuerto á las 11 hs 20 a.m. Diez minutos más tarde estaba frente á la medianía del muelle Maciel luciendo su casquito alteroso pintado de blanco, parte de su carena de rojo y su engalanado de banderas en honor del pabellón oriental que flameaba en el asta de popa y en el tope del pequeño y único mástil que le apareja".

Así terminó aquel osado viaje del pequeño buque dejando un motivo de orgullo para la Armada Nacional, a cuyo cuadro de oficiales perteneció Eduardo Mario Saez.*

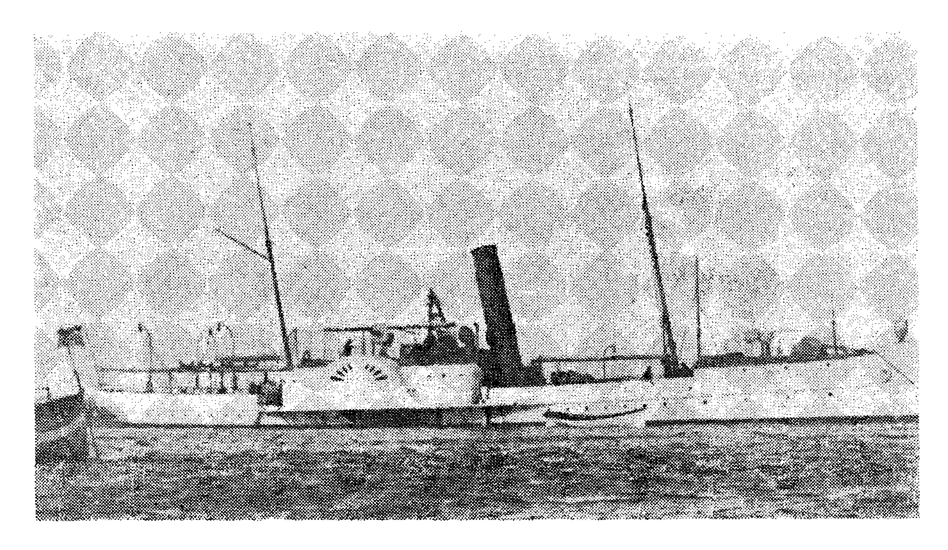
D) Transporte *Maldonado*.

Ex-yatch a rueda "Anita", construido en Elbing (Alemania) en 1886, de unas 400 Ton. de desplazamiento, 53,45 m de eslora; 6,17 de manga, 3,50 de puntal y 2,59 de calado máximo; casco de acero, propulsado por 2 máquinas oscilantes de doble expansión alimentadas por igual número de calderas horizontales a llama de retorno, 600 HP; 10 nudos de crucero; 40 Ton. de capacidad de carboneras, 35 hombres de tripulación.

Fue adquirido en 1908 y bautizado como "*Maldonado*".

---

* Anexo I, Nº 20.



El "Barón de Río Branco" en servicio

Se incorporó a la Armada ligeramente armado, con 1 pieza Hoctkins de 37 mm. confiándose su comando al Cap. José Carrasco Galeano. En enero de 1910 intervino en la operación destinada a paralizar al "Piaggio" en Concepción del Uruguay, como se conocerá en el Apartado 11 de este Capítulo; en 1912 se puso a las órdenes del Ministerio de Relaciones Exteriores, a fin de intervenir en la demarcación de la nueva frontera uruguayo-brasileña establecida por el tratado del 30 de octubre de 1909, comisión cumplida con serias dificultades según informaciones del Cap. de Nav. José Aguiar a quien se le encomendó iniciarla, quien con una comisión mixta naval-militar debía también tomar posesión oficial y pública de los nuevos territorios fluviales y lacustres que pasaban a jurisdicción uruguaya.

Explicando que debió partir al día siguiente de haber sido designado (2 de octubre de 1912) decía el Cap. Aguiar: "No he sabido nunca la razón de esa premura, pero la orden se cumplió. Fui a bordo, la tripulación de cuya formación se había encargado don Antonio Valverde, era excelente... Pero el buque no tenía carbón, no había víveres, no había vajilla, no había agua... Pero todo se hizo y a las cuatro horas de la madrugada del día 4 de octubre zarpamos de Montevideo. Y comenzó la verdadera odisea. El buque gobernaba mal, se le saltaban los guardines del timón y el llevarlo a la ruta aproximada era penosísimo; durante las maniobras de zarpar se constató que el molinete de las anclas no funcionaba, de cada tres mallas de cadenas que recogía largaba dos... y por encima de todo, el buque no tenía instrumentos de navegación utilizables ni tampoco tenía cartas de navegación... En Río Grande del Sur visitó el buque el Almirante Brasil Silvado, Jefe

del Apostadero Naval. Hombre de ciencia, muy curioso y especializado en magnetismo, se empeñó en conocer nuestro instrumental... y sólo pude mostrarle una brújula "Carter" de bolsillo... No quería creerme.

"En Pelotas, nuestro cónsul era Don Fernando Torres, un anciano... Al visitar nuestro buque donde le rendimos honores nuestro viejo compatriota lloró de emoción... era la primera vez en su vida que pisaba un buque de bandera oriental..." ([21]).

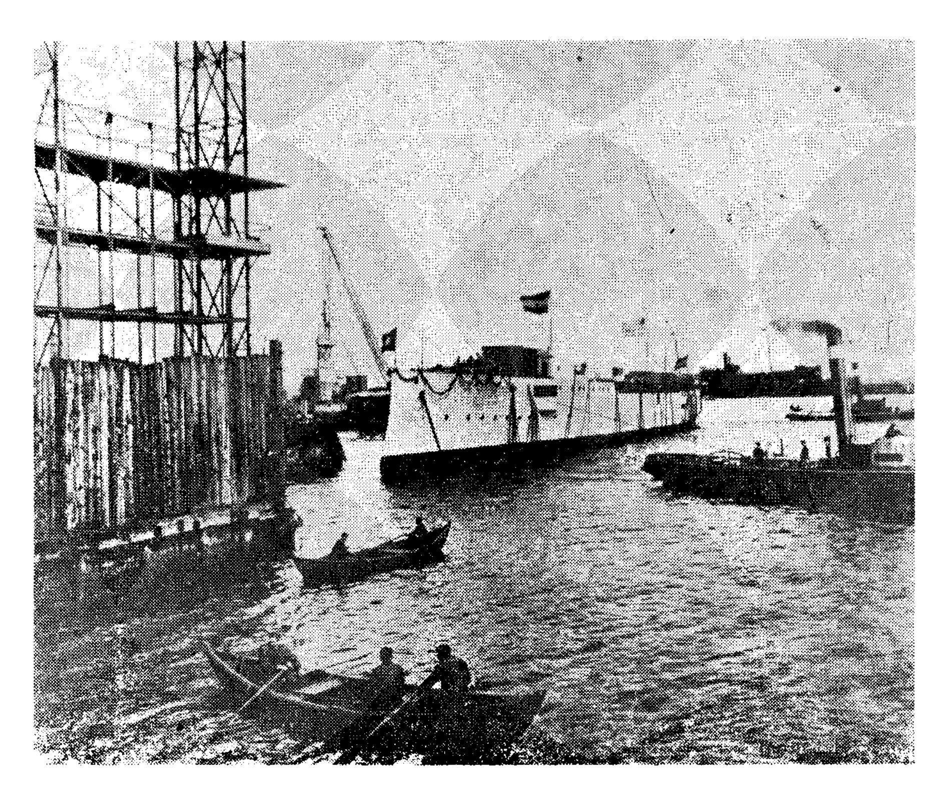
Tres años más tarde la nave retornó a Montevideo y se le reincorporó a la Armada por ley Nº 5.218 del 29 de abril de 1915.

En 1923, ante la paralización de la compañía que aseguraba las comunicaciones fluviales en Colonia, el *Río Branco* fue afectado al cumplimiento de este servicio.

En 1931 fue radiado de la lista de la Armada y se entregó en custodia al Club Náutico Pocitos que le mantuvo por un tiempo fondeado frente a esta playa.

E) Crucero *Uruguay*.

En su aludido mensaje a la Asamblea del 15 de febrero de 1908, decía el Presidente Williman: "Con el fin de incorporar a nuestras



Botadura en Stettin (Alemania) del crucero "Uruguay" (1909)

modestas fuerzas navales un crucero torpedero de importancia, se formuló un pliego de condiciones, en el cual se tuvieron en cuenta todas las exigeencias modernas, de manera que pudiera ofrecérsenos un barco dotado de todos los perfeccionamientos más recientes. Ese pliego fue enviado a los señores Agentes Diplomáticos en las principales naciones de Europa y Estados Unidos del Norte, á fin de que se hiciera circular entre las principales casas constructoras navales.

"El 20 de enero próximo pasado tuvo lugar la oferta de las propuestas remitidas, y podemos sentirnos satisfechos del éxito alcanzado en ese concurso. Los más poderosos establecimientos de Inglaterra, Francia, Alemania, Italia, Austria, Suecia y Estados Unidos concurrieron a la licitación.

"Esas propuestas han pasado á estudio de una comisión técnica...".

El pliego de condiciones había sido proyectado y redactado por los Cap. de Corb. Federico García Martínez y Francisco P. Miranda. La comisión que estudió las 27 propuestas se hallaba constituida por los Coroneles (Cap. de Navío) Jorge Bayley, Juan Escabini, Domingo Romero y Tomás Sciurano y el Cnel. Sebastián Bouquet; los Ttes. Coroneles Coralio Enciso y Braulio Valverde (Cap. de Frag.); los Sargentos Mayores (Cap. Corb.) Federico García Martínez, Juan M. Calveira y Francisco P. Miranda; el Cap. Guillermo Mac Coll y el maquinista Eduardo Gillespie.

La licitación fue adjudicada finalmente a los astilleros Vulcán de Stettin (Alemania).

A fin de controlar la construcción, el 6/VI/1909 se envió a los Cap. de Corb. García Martínez y Calveira; al A/N José Aguiar y Gdia. Marina Tomás Rodríguez Luis. Más tarde fue designado el Jefe de la Escuadrilla, C/N Juan Escabini como comandante de la nave, el cual se trasladó a Alemania en compañía del C/C Eduardo Muró.

El flamante crucero se incorporó a la Armada en agosto de 1910.

Eran sus características generales: 81 m de eslora; 9,50 de manga, 5,10 de puntal, 3,15 de calado máximo; 1.250 Ton. de desplazamiento; casco de acero con 10 mamparos estancos. Motriz: 2 máquinas de triple expansión desarrollando 6.000 HP.; calderas a tubo de agua tipo Normand; velocidad en las pruebas: 23 nudos.

La artillería estaba compuesta por 2 Krupp de 120 mm, 4 de 75,6 de 37; 4 torpedos; 160 hombres de tripulación.

G) Dique Nacional.

"En 1910 el gobierno adquirió el llamado dique Cibils Jackson que había sido construido en Punta de Lobos a mediados del siglo pasado, excavando en la roca.

"El gobierno tenía necesidad de disponer de un dique como complemento de la adquisición de buques de guerra, y debidamente asesorado consideró más conveniente para el Estado esa com-

pra que la construcción de un dique nuevo. En agosto se le designa "Arsenal de Marina y Dique Nacional".

"En octubre del mismo año se plantea en algunos órganos de la prensa, la inconveniencia de esa adquisición, opinión que fue fundadamente impugnada por otros" ([21 bis]).

La construcción de este dique de carena debida a la iniciativa de dos hombres progresistas de nuestro medio, fue llevada a término con el empleo de capitales exclusivamente uruguayos, habiéndose comenzado las obras el 15/VII/874 bajo la dirección del ingeniero británico W. H. Cook.

"El dique se abrió en roca viva, excavando un enorme hueco cuya capacidad estaba calculada para recibir los más grandes transatlánticos que llegaban al Río de la Plata. Cinco años después, sin perder un día de constante labor, quedaban concluidas las obras fundamentales y el 17 de octubre de 1879, á la salida del sol, entraba al dique el primer huésped, que había de ser histórico: la barca italiana "Seconda Vita" de mil cien toneladas".

"Los trabajos de construcción habían costado en esa época un millón de pesos oro sin que un solo céntimo de esa suma enorme para nuestro medio financiero, hubiese dejado de salir del tesoro y del crédito de los señores Jaime Cibils y Juan Jackson" ([22]).

En la época de su construcción, sus características eran: largo de la 1ª sección: 59 m 45; id de la 2ª: 77 m 71; largo total: 137 m 16. Ancho entre los pilares de entrada: 16 m 76; ancho en el fondo: 7 m 32. Profundidad del agua: marca máxima, 7 m 32; mínima, 4 m 27. Superficie del terreno ocupado por el dique e instalaciones: 31 hás. y fracción.

El elemento de cierre se confiaba a una puerta de hierro accionada por máquina a vapor de 4 HP; a los 60 m de la entrada se levantaba una compuerta de madera de dos hojas, separando el dique en 2 secciones.

El achique se efectuaba por bombas que lo vaciaban en 6 horas; el acceso desde el mar se aseguraba por dos canales balizados y contando con boyas de amarrazón.

Disponiendo de bien equipados talleres, depósitos de repuestos e instalaciones eficientes, único en su género en el Río de la Plata, no sólo prestó buenos servicios a la navegación comercial transatlánticas, sino a las marinas de guerra del Uruguay y de los países vecinos.

Para facilitar su construcción y funcionamiento, el gobierno acordó varias exoneraciones, como el del pago de la Contribución Inmobiliaria y patente de giro por el término de 15 años, con la contrapartida de obligarse a recibir gratuitamente y con prelación, a las naves del Estado (Ley del 13/I/1896).

En setiembre de 1908, el establecimiento fue ofrecido en venta al Gobierno y, adquirido, fue años más tarde incorporado al Arsenal General de Marina creado por ley del 16/VII/1916, con dependencia directa del Ministerio de Guerra y Marina.

"Las oficinas, talleres y depósitos funcionarán en el actual Dique Nacional —establecía su Art. 2º— quedando incorporados los de este establecimiento al Arsenal de Marina.

"Para la organización definitiva y funcionamiento regular de la instalación que se crea, El Poder Ejecutivo queda autorizado a disponer de las maquinarias y demás elementos que existan en otras dependencias administrativas, siempre que no se perjudique el servicio de éstas, sin perjuicio de adquirir las demás indispensables".

En virtud de esta disposición se desmontaron máquinas - herramientas del crucero *Montevideo*, trasladándose a los talleres del nuevo establecimiento.

Por el Art. 6º de la precitada ley, se creaba la Escuela de Mecánicos, destinada a formar personal especializado para las marinas militar y mercante; constituía una rama anexa del Arsenal.

Un año más tarde, por ley del 2/IV/1917, Nº 5.561, se instituye y organiza la Dirección de la Armada a la cual se adscribe el Arsenal (Decreto del 16 de abril del mismo año).

9. – La "Ley Travieso" (13/VI/909)

Sustituyendo a su primitivo proyecto de julio de 1906 que no pudo ser tratado por término del período legislativo, el Senador por Maldonado, Dr. Carlos Travieso (*) presenta a consideración de su Cuerpo un nuevo proyecto de ley que es aprobado por la Asamblea General el 13 de julio de 1909 y promulgada al día siguiente con el Nº 3.520.

Destinaba tres millones de pesos a la adquisición de un crucero - torpedo de 1ª clase de 1.000 a 1.200 Ton. de desplazamiento; tres destroyers de 300 a 350 Ton.; seis torpederos de primera clase de 120 a 150 Ton.; material bélico diverso y construcción o adquisición de varaderos, talleres de reparaciones, creación de escuelas de aprendices marineros, mecánicos y torpedistas y otras mejoras para la Armada.

Creaba, además, la jerarquía naval y daba denominación propia a los distintos empleos, terminando con el equívoco de las denominaciones iguales a las del Ejército, lo que era anacrónico y confuso. Imponía la obligación de cursar los estudios de la Escuela Naval para ser oficial de marina.

Fundamentando su iniciativa, exponía el Senador Travieso: "Partiendo del postulado de que todo país que estime su dignidad e independencia debe tratar de hallarse en condiciones de mantenerlas —sustentando sus fueros y derechos como una exigencia primordial de su soberanía y como última razón de ser de su propia existencia —no es por ningún concepto discutible, la necesi-

---

* Anexo I, Doc. 23.

dad en que está la República, dada la extensión de sus costas, y de consiguiente de sus aguas fluviales y marítimas, de proveer por intermedio de los elementos más adecuados, a la defensa de esas costas y aguas.

"Respecto á la defensa de costas, nada más angustioso y desolante que nuestro país. Nuestras costas y aguas jurisdiccionales están, poco menos, que en las circunstancias de un país abandonado, librado á las incursiones de los piratas y de los "animosos" marinos de guerra extranjeros.

"Tal cual nos hallamos en las circunstancias de país abierto y poco menos que indefenso por todas sus fronteras, estamos expuestos á convertirnos en el aliado inconsulto de la primer potencia aventurera que se lanzase á ocupar repentinamente "manu militare", desde nuestros canales e islas, hasta nuestros puertos y posesiones estratégicas en la línea de defensa de las costas.

"Tal como nos hallamos, ni como aliados voluntarios se nos tomaría en debida cuenta, porque no pesa y no está en circunstancias de tener verdadera eficacia nuestro poder. Y es así que la República, por esa misma falta de competente y respetable organización, se ha visto aliada, triunfante y despojada á la vez, por sus aliados, de pedazos de su territorio, en dura y amarga retribución de sus servicios inapreciables".

Se remite luego a la exposición por él formulada en la sesión del 13 de julio de 1906 a fin de señalar los hechos que le han decidido a modificar su proyectada ley de tal fecha. Suprime toda referencia a la Escuela Naval por ya haber sido creada; también el aporte de la Contribución Inmobiliaria con que contaba para la financiación de su plan, pues ya se le ha dado otro destino y teniendo en cuenta la situación del erario, prescinde de la adquisición de barcos pesados (dreadnought) cuyo costo unitario oscila ahora en los 10 millones de pesos. En cambio, se afirma en la compra de torpederos.

"Mientras tanto —señala— el torpedero que, por lo tanto, ninguna potencia naval se dispensa de poseer, que ha tenido acción tan eficaz en las últimas guerras del mundo, que puede ser formidable y es siempre temible para los más grandes e imponentes acorazados, es una nave de poco costo relativamente, de escasa tripulación, de mantenimiento económico, fácilmente renovable por lo que antecede y que permite así asegurar á una Nación, sin sacrificios, todas las innovaciones y progresos que se realicen en el arma.

"Por los torpederos podemos y debemos, cuando menos, comenzar la organización de nuestra positiva defensa naval. Ellos nos permitirán formar marinos con los últimos conocimientos modernos...

"He reducido a un crucero - torpedero (escuela) la adquisición que había proyectado de dos... podrá llenar por sí solo las funciones que había tenido en vista, tanto en lo que respecta á la escuela, como á nave de representación y combate. Ese crucero -

torpedero ha sido también proyectado con posterioridad a mi plan primitivo, por el Poder Ejecutivo, ideado por una comisión de marinos... [Referencia al crucero "Uruguay"].

"Es lo común que por cada destroyer, ó sea torpedero de alta mar, se adquieran dos ó tres torpederos de 1ª clase. Haciendo más militar el nuevo proyecto, teniendo también más en cuenta el personal disponible al cabo de seis años de preparación y para dar lugar igualmente á otros rubros que es necesario acrecer, como el material de minas y torpedos, ahora mismo muy modesto, he reducido de ocho á seis los torpederos de 1ª clase y he suprimido dos torpederos de otras clases que, por otra parte, si fuera necesario, se podrían adquirir en cualquier momento.

"He simplificado la jerarquía naval, adoptando á la vez, la que juzgo más adecuada y racional, después de una detenida confrontación de las que usan las principales marinas de guerra.

"La causa de tener que adoptarse una denominación especial para los grados de marina, diferente de la del Ejército, no es sino una consecuencia del uso universal y de la utilidad de obviar las dificultades que en caso contrario se presentan á los oficiales de mar, en su frecuente y obligado trato, de carácter internacional, con los marinos extranjeros. Esta jerarquía es la más sencilla, inteligible y fácil de fijar, en suma, la más lógica y puede considerarse como un patrón o extracto de las otras" (22 bis)

En este nuevo proyecto de 1909, el Senador Travieso suprime también una iniciativa contenida en su proyecto de 1906 relativa a la creación de un apostadero naval en Maldonado.

Proyecto de ley bien estudiado así desde el punto de vista técnico como de la única estrategia que podía establecerse para un país no agresor y si defensor de su jurisdicción y riquezas marítimas, no ofreció oposición legislativa y fue convertido en ley sancionada por el Poder Ejecutivo; pero no fue llevada a la práctica, salvo en lo de las jerarquías navales. A partir de la "ley Travieso" no hubo más Coroneles ni Sargentos Mayores en la Armada.

10. – Conflictos internacionales en la presidencia Williman

A medida que la República Argentina desarrolla su personalidad y se proyecta como potencia internacional, afirma su política de dominio exclusivo del Plata, creando con ello las consiguientes asperezas conflictuales al encontrar un Uruguay decidido en la defensa de sus derechos jurisdiccionales.

El primer episodio surge con la firma del decreto del 3/VIII/07 autorizando la pesca con redes de arrastre más allá de las 5 millas. Cabe recordar que por aquel tiempo la anchura del mar territorial era casi universalmente de tres millas.

La finalidad del gobierno uruguayo no era otra que incrementar la disponibilidad de pescado para atender el consumo de la población montevideana, pero contó con la mala disposición de un funcionario del Ministerio de Agricultura argentino. La prensa bonaerense se hizo eco inmediato y exagerado del asunto, tomándolo como una violación de las aguas argentinas.

Como consecuencia de la presión ejercida, nuestro gobierno hubo de dictar un nuevo decreto suspendiendo el del 3 de agosto, desatando la protesta de buena parte de la opinión pública nacional.

Casi en los mismos días sucede el segundo incidente, provocado por el naufragio del vapor "Constitución" a 2 ½ kilómetros de la costa del departamento de Colonia y a 40 de la de la provincia de Buenos Aires, dentro del límite de las aguas que tradicionalmente el Uruguay consideraba como suyas.

Producido el suceso, de inmediato se envió al remolcador "Huracán"; el día 5, mientras trabajaba en el salvamento y encontrándose ya en una de las chatas uruguayas el capitán del barco siniestrado y tres tripulantes —el resto se encontraba ya en territorio nacional— se hicieron presentes representantes de la autoridad argentina partidos de Martín García "rechazando a viva fuerza la prestación de servicios, invocando que sólo a ella le correspondía intervenir en el salvataje.

"Fue un atentado que produjo enorme excitación en Montevideo El Canciller, Dr. Jacobo Varela Acevedo, que deseaba entablar el reclamo en forma enérgica, que no concordaba con el criterio del Presidente de la República, presentó renuncia indeclinable de su cargo.

"Los estudiantes de la Universidad promovieron en el acto un gran mitin de protesta contra el Presidente y de adhesión al Ministro renunciante. El Club colorado Rivera resolvió iniciar activa propaganda en favor de la inmediata militarización del país". ([23])

El incidente no tuvo más consecuencias que un cambio de notas diplomáticas en las cuales el gobierno uruguayo reafirmó sus derechos a las aguas del suceso y el argentino reiteró "que las autoridades de Martín García han ejercido el derecho de policía fluvial que les corresponde..."

No hubo intervención de la Armada. ¿Y cómo podía haberla si no existía? A la fecha, el país no contaba con una unidad naval; pero el suceso del "Constitución", como el de la pesca, no pueden dejar de ser mencionados en una obra que tiende a formar una conciencia marítima, cooperando con lo que parece ser el propósito del Club Naval, enunciando los deberes y compromisos que le crea a la República su posición geográfica.

El tercer incidente internacional fue provocado por la presencia de unidades de la Armada argentina que en los días 15 y 16 de abril de 1907 realizaron maniobras entre la isla de Flores y el

Banco Inglés, con disparos de cañón que alarmaron a la población montevideana. Era tan grave el desconocimiento de nuestra soberanía, que "La Nación" de Buenos Aires comentó: "Es tan incomprensible el hecho denunciado y comentado en las cláusulas transcriptas, que nos resistimos con nuestro amor propio de pueblo culto, caballeresco y fuerte, a creer en la verdad de la denuncia y en la justicia del comentario. No puede ser argentina esa torpeza. Por grande que se suponga la insensatez de quienes han asumido en nuestro país la dirección de la política y la representación de la soberanía, no es posible admitir que estos hayan llevado hasta semejante excesos el olvido de la tradición nacional, de correcta y ejemplar gentileza".

Y sin embargo, todo era verdad y el hecho respondía a la política absorbente y ultranacionalista del Canciller Estanislao Zeballos, que desde hacía años sostenía la teoría de ser el Uruguay un país de "costa seca", ya que todo el Plata pertenecía a la exclusiva e incompartida jurisdicción argentina

En nota del 20 de abril, nuestro Canciller, D. Antonio Bachini, dando instrucciones al Encargado de Negocios en la Argentina, Dr. Pérez Gomar, para que presentase la protesta del caso, decía: "Bien se comprende que si nuestro país, así como tiene el derecho sobre esas aguas, *tuviera la fuerza para hacerlas respetar*, fácil hubiera sido un conflicto, originado por el olvido de nuestra soberanía y por la acción que una sorpresa semejante hubiera podido determinar de parte de nuestros elementos defensivos".

Si bien gran parte de la opinión pública argentina condenaba el hecho, su gobierno, impulsado por el Ministro Zeballos y su colega de marina, Almirante Onofrio Betbeder, no ratificó su proceder.

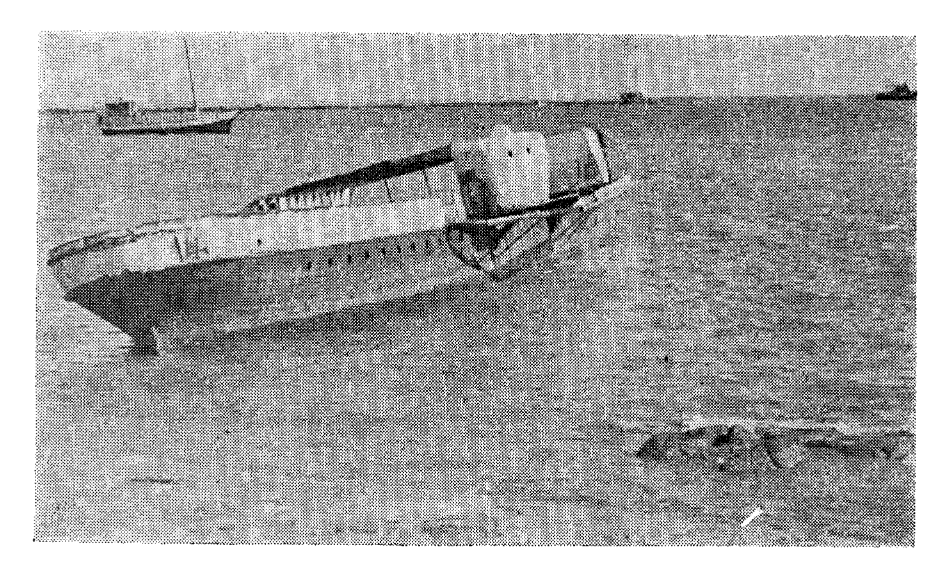
El último y peligroso incidente se produce en enero de 1910, cuando un grupo de revolucionarios, encabezados por D. Carmelo Cabrera, se organiza en el litoral argentino con miras de cruzar el Uruguay. El gobierno "tuvo la información concreta de que en el Arsenal de Zárate, cerca de Buenos Aires, se cargaban armas en el patacho "Piaggio" con destino que nuestro gobierno consideró sospechoso".

"El 20 de enero, el señor Juan Levratto, jefe del resguardo, descubrió desde el *Vanguardia* a aquella embarcación argentina. Se dirigió a ella, que se aprestó para defenderse, cuando llegaron dos buques de guerra argentinos: el "Patria" y el "Gaviota", comunicándole al señor Levratto que aquel patacho así como los vapores que lo remolcaban navegaban con bandera argentina, habían salido de puerto argentino y se dirigían a puerto argentino. Posteriormente, los dos buques de guerra se pusieron en marcha aguas arriba, detrás del patacho, haciendo lo mismo el señor Levratto en el *Vanguardia* y a la derecha.

"Así llegaron las embarcaciones a la altura de Fray Bentos, en donde al *Vanguardia* se agregaron los barcos uruguayos *Maldo-*

nado, Oriental y *Tangarupá*". La marcha continuó hasta Concepción del Uruguay, donde el patacho quedó entrado en el arroyo de la China". (24)

La actitud del gobierno tenía que ser, lógicamente, bloquear la salida, evitar que los armamentos y efectivos conducidos por el "Piaggio" pudiesen ingresar al territorio nacional. Para ello se concentran entre Paysandú y Fray Bentos, el "18 de Julio", Comandante Braulio Valverde, el *"Maldonado", Oriental, Tangarupá, Yaguarí* y *Chapicuy*, "todos tripulados y artillados, dispuestos a impedir el cruce de los revolucionarios", según información del Arq. Williman en su obra citada.



Restos del R.O.U. "Barón de Río Branco". Al fondo el "José Canalejas" que lo sustituyó como sede flotante del "Club Neptuno"

El número de barcos impresiona, pero ninguno tenía mayor efectividad; el *Tangarupá, Yaguarí* y *Chapicuy* eran embarcaciones adscriptas a los servicios rutinarios de los puertos de Montevideo y Paysandú. Eso sí, según las declaraciones posteriores del comandante del *Maldonado* o *Río Branco,* con órdenes terminantes de impedir que el "Piaggio" cumpliera su misión perturbadora y llegara a destino; "contemporáneamente se acumulaban en el puerto de Concepción del Uruguay varios miles de hombres armados, realmente armados en guerra, destinados a la invasión de nuestra tierra... Y en la desembocadura en el río Uruguay del arroyo de la China, con orden, se dice, de hacerse o dejarse hundir, permanecía fondeado el *Maldonado,* días y días, con la angustia sin duda siempre creciente de cual sería aquel instante siempre esperado pero que no llega..." (25)

Felizmente, la tormenta se desvaneció por desavenencias entre los mismos revolucionarios que trataron de apoderarse del cargamento del patacho con oposición de las autoridades de la Prefectura de Concepción del Uruguay.

La plana mayor del *Maldonado* está constituida en esta ocasión por el C/C José Aguiar, (*) comandante; Elbio Morialdo, 2do.; y los oficiales Carlos A. Olivieri, Rodolfo T. Hernández, Juan M. Canosa y Rafael Reyes como jefe de máquinas.

Así termina esta primera década del siglo actual, densa en graves conflictos internacionales provocados por las interminables revoluciones nacionales y por los intentos de la República Argentina de asentar cada vez más sus avances en el Plata para corregir su fatalidad geográfica; conflictos que se producen cuando el país carece de fuerza naval lo que impulsa al Presidente Williman, con más buena voluntad que eficiencia a crear una Armada Nacional adquiriendo barcos y servicios auxiliares, además de echar las bases permanentes de la Escuela Naval, instituto formativo de profesionales.

NOTAS

(1) Diario de Sesiones de la H. Cámara de Representantes. T. 168, 1902. Pág. 556.

(2) "El Día", Mdeo. 8/IV/903. 1ª pág., col. 8.

(3) MIRANDA, F. P.: "El Siglo", Mdeo. Nº del cincuentenario; pág. 39, col. 2.

(4) Ministerio de R. Exteriores. "Memoria a la Asamblea General. 1903-1904". Mdeo., 1905; pág. 25 y sigtes.

(5) "El Telégrafo Marítimo", Mdeo. 9/X/1903; pág. 1ª, col. 6.

(6) "El Día", Mdeo. 15 Dic. 1904; 1ª pág.; col. 7.

(7) Ob. cit. en nota 3; pág. 39, col. 2.

(8) Arch. de la ex-Comandancia de Marina: "Asuntos diversos". Parte del Cte. Suburú al Tte. Cnel. Guillermo Lyons de 27/X/1906.

(9) Mensaje del Pte. de la Repca. Dr. Claudio Williman, a la H. Asamblea General, al inaugurar el 1er. período de la XXIV Legislatura. 15/II/1909. Pág. 89.

(10) "El Telégrafo Marítimo", Mdeo. 21 Oct. 1903; pág. 1ª; col. 6.

(11) Revista Militar y Naval. Mdeo., 1931; pág. 83.

(12) WILLIMAN, JOSE CLAUDIO: "El Dr. Claudio Williman. Su vida pública". Mdeo., 1957; pág. 500.

(13) "Diario del Plata"; Mdeo. 12 Dic. 1932; pág. 6.

(14) "Memoria del Minist. de Grra. y Marina. 15 Feb. 1915 - 15 Feb. 1917".

(15) Registro Nal. de Leyes y Decretos. Año 1911; pág. 816.

(16) Ob. cit. en nota 14; 16 Feb. 1918 - 15 Feb. 1919. Págs. 1525 a 1561.

(16 bis) Original en el archivo del autor.

(17) Diario de Sesiones de la H. Cámara de Senadores. T. 91; págs. 413-454.

(18) Diario de Sesiones de la H. Cámara de Representantes; 27/XII/1907. Págs. 704, 737, 752, 772, 780.

(19) Casi toda la información correspondiente a este título, se ha extractado de una libreta perteneciente al que fuera comandante del *Oriental* A/N Eduardo M. Saez. Desgraciadamente, los recortes de los diarios no tienen indicación de procedencia, nombre del mismo ni fecha de edición.

---

* Anexo I, Nº 1.

(20) "La Razón", Mdeo. 27 Jul. 1908.

(21) "La Mañana", Mdeo. 30 junio 1936.

(21 bis) Ob. cit. en nota 12; pág. 442.

(22) "El Siglo", Mdeo. Nº del cincuentenario; 1863-1913; pág. 47.

(22 bis) Diario de Sesiones de la H. Cámara de Senadores; T. 94, págs. 478-508.

(23) ACEVEDO, EDUARDO: "Anales históricos del Uruguay". Mdeo., 1934; T. V; pág. 417.

(24) Ob. cit. en nota 12; pág. 536.

(25) "La Mañana", Mdeo.; 30 junio 1936; pág. 5.

CAPITULO X

Consolidación Estructural y Funcional 1911-1930

Al cumplirse el centenario de ese período que enmarcan dos grandes acontecimientos históricos: el primer triunfo artiguista en la batalla de Las Piedras y el advenimiento del Uruguay a la sociedad internacional como país independiente y constituido, la situación de la Armada Nacional presenta una doble faz: positiva en lo que se refiere a su organización estructural, a su funcionalidad institucional; negativa en cuanto atañe a su disponibilidad de material naval que es el instrumento primordial en la justificación de su existencia y elemento esencial en la organización del Estado.

A lo largo de este período, el material adquirido en el breve lapso presidencial del Dr. Williman, envejece, se deteriora y se anula como arma.

Son radiados el crucero *Montevideo* y el transporte *Barón de Río Branco*; el 18 *de Julio* es más un casco inerte que barco militar; salvo un viaje a la playa de la Agraciada transportando a la Escuela Naval para los actos de celebración del primer centenario del histórico desembarco, permanece fondeado en la bahía montevideana recibiendo en algún fin de curso a los Aspirantes de aquel centro docente para cumplir una tediosa y poco efectiva práctica de conocimientos marineros. En cambio, es este el período de creación del organismo rector de la Armada; a través de disposiciones se le define como un cuerpo de fisonomía propia, con cometidos específicos y con una autonomía funcional que hace posible su desarrollo y expansión creándole un prestigio en el ámbito nacional determinante de sus futuras, crecientes intervenciones en el desarrollo de la Nación.

1. – Creación de la Dirección de la Armada (8 Nov. 1915)

En el numeral 8 del Cap. VII se ha indicado cual era la situación del instituto naval militar en cuanto a organización, al comenzar el siglo en curso. El proceso del cambio que le llevó a

una organización superior comienza con las adquisiciones de naves y creaciones durante la presidencia del Dr. Williman y la inauguración de las obras del puerto de Montevideo, todo ello acaecido en el breve período 1907 - 1910.

El gobierno del nuevo complejo marítimo - naval desborda la capacidad directiva y funcional de la vieja Comandancia de Marina y Capitanía Gral. de Puertos, desempeñada por jefes de las fuerzas militares terrestres sometidos a una preparación profesional ajena a las nuevas exigencias de una realidad nacional distinta.

Cabe recordar que el cargo de Jefe de Escuadra que importaba el comando superior y responsabilidad de la agrupación naval, había sido creado el 28 Feb. 1894 suprimiéndose el 10 de marzo de 1898, pasando aquella a depender nuevamente de la Comandancia de Marina; el 16 de mayo de 1910 la fuerza naval se pone bajo las órdenes del comandante del crucero *Montevideo*, Coronel de Marina Juan Escabini el cual renuncia el 4 Dic. de 1911, con lo cual el cargo máximo no se llena más. En cambio, en el Ministerio de Guerra y Marina se crea una "Sección Marina" que con carácter interino se confía al Cap. de Frag. Ramón Tajes (1/VIII/1912). Posteriormente, se da estado a dicha Sección "con el cometido de atender todos los asuntos relacionados con la Armada" [1].

Pero al desarrollar el instituto naval sus actividades específicas, distribuyendo funciones a sus unidades navales, elaborando reglamentaciones y atendiendo a las necesidades y evolución de los centros docentes, también es superada esta "Sección Marina" y se impone la evidencia de encuadrar los servicios en un ente con dirección y comando propios, lo que se satisface con la iniciativa del Presidente Feliciano Viera (*) creando la Dirección de la Armada por Decreto del 8 de Nov. de 1915. La justificación de la medida desarrollada en la parte expositiva de la disposición es bien explícita:

> Considerando: Que la creciente importancia que han adquirido los intereses navales en el país, así de guerra como mercantes, hace necesario, tanto para el funcionamiento regular de las fuerzas de mar como para el correspondiente asesoramiento técnico - naval, el deslinde definitivo de las funciones navales de este Ministerio, siendo insuficiente la actual "Sección Marina" para atender en forma los intereses marítimos en general;
>
> Considerando: Que si bien la actual importancia de la marina de guerra exige, para su mejor organización y funcionamiento, la creación de un organismo centralizador y de comando superior que haga cesar la situación anómala en que actualmente se encuentran las fuerzas de mar, no corresponde aún la creación de un Estado Mayor de Marina, pues los

* Anexo I, Nº 24.

servicios de éste pueden ser cumplidos con evidente economía para el Estado, por una Dirección de la Armada especialmente adscripta a este Ministerio; y

Considerando: Que ambos servicios, de asesoramiento técnico - naval y de dirección de las fuerzas de mar, pueden también sin inconveniente ser desempeñados por una sola entidad.

El Presidente de la República acuerda y decreta:

Artículo 1º — En lo sucesivo, la "Sección Marina" del Ministerio de Guerra y Marina se denominará "Dirección de la Armada".

Art. 2º — Corresponde a esta Dirección el asesoramiento técnico - naval en todos los asuntos de marina de guerra o mercante sometidos a este Ministerio, y la dirección superior de las fuerzas de mar de la República, ejerciendo su alto comando por delegación del Ministerio de Guerra y Marina.

Art. 3º — Además de los cometidos de asesoramiento y comando expresados, hácense extensivos a la Dirección de la Armada las estipulaciones reglamentarias del decreto de 29 de julio de 1915.

Art. 4º — Hasta tanto no se apruebe la planilla de gastos correspondiente, pasarán en comisión a desempeñar los cargos de Director de la Armada y Secretario Jefe de Detall de la misma, los señores Capitán de Navío Juan Escabini, jefe del crucero *Montevideo*, y capitán de corbeta graduado don José Aguiar, respectivamente.

Art. 5º — Para integrar el personal subalterno de la Dirección de la Armada y hasta tanto no se apruebe la planilla respectiva, pasarán a órdenes de la misma los elementos de la actual "Sección Marina", siendo facultad del Director la utilización, en comisión, del personal de la Armada que estime conveniente.

Art. 6º — El Ministro de Guerra y Marina reglamentará el funcionamiento y atribuciones especiales que se cometen a la Dirección de la Armada.

Art. 7º — Comuníquese y publíquese. — VIERA. — J. C. Sánchez. ([2])

La disposición consagraba una etapa importante en la evolución ascendente del instituto naval militar.

Las nuevas autoridades comienzan de inmediato a organizarlo. A los 3 meses de su creación presentan un extenso "Reglamento de Deberes y Obligaciones del personal de la Armada" que con carácter transitorio es aprobado por la Superioridad; verdadero código ordenativo de los efectivos humanos del organismo. Se dividía en dos libros, cada uno con varios Títulos y comprendiendo éstos varios Capítulos.

El Título I se refería al personal superior de la Armada; el Art. 2º del Cap. I, establecía: El Director de la Armada constituye con el Secretario General, los Jefes de División, Jefes de Sec-

ción y Ayudantes, la *Oficina Central* o Dirección de la Armada á la cual convergen todos los servicios navales y de donde emanan todas las disposiciones que rigen las fuerzas de mar".

El Inc. 1º del Art. 3º disponía que "el Oficial General ó Superior embarcado, del Cuerpo General que está al mando directo de los buques de la Armada y con dependencia directa de la Dirección de la Armada, es el *Jefe de Escuadra*". Y el Inc. 2) definía al Jefe de *División, Flotilla* o *Grupo*: era el oficial superior del Cuerpo General a cuyas órdenes directas estuviese un número limitado de unidades de la Armada".

Por el Art. 9º del Cap II se establecían los Cuerpos que ésta comprendía: A) Cuerpo General; B) Cuerpo de Maquinistas Navales; C) Administración Naval; y F) Una división de maestranza. ([3])

El 22 de enero de 1916 se le confía por decreto el relevamiento hidrográfico y el balizamiento de todas las aguas costeras de la República, considerándosele el organismo más adecuado a la tarea y el 15 de mayo del mismo año, otra disposición ampliaba sus cometidos. ([4])

La Dirección de la Armada va adquiriendo rápido desenvolvimiento y prestigio; era de esperarse una jerarquización condigna que llega con la aprobación legislativa de la ley Nº 5.561 del 2 de abril de 1917, cuyas disposiciones fundamentales consignan:

> Artículo 1º — Créase la Dirección de la Armada, la cual dependerá inmediata y directamente del Ministerio de Guerra y Marina.
>
> 2º — Corresponde a la Dirección de la Armada:
>
> A) La dirección superior de todas las fuerzas de mar de la República y su comando.
> B) La superintendencia sobre todo el personal y los servicios respectivos.
> C) La defensa general, marítima y fluvial y de costas.
> D) Las demás atribuciones que el Poder Ejecutivo le confiera por Reglamentos, teniendo en cuenta la índole de sus propias funciones y las del Estado Mayor del Ejército en cuanto sean aplicables por analogía.
>
> 3º — El Poder Ejecutivo determinará por decreto las atribuciones de la Capitanía General de Puertos y sus dependencias teniendo en cuenta la naturaleza de su cometido.
>
> La Capitanía General de Puertos dependerá inmediatamente del Ministerio de Guerra y Marina.

Los demás artículos se refieren a los ajustes presupuestales que debían hacerse como consecuencia de las obligaciones determinadas por la aprobación de la ley.

En su mensaje de elevación del proyecto expresaba el Presidente Viera: "La necesidad de un órgano superior dirigente de

la fuerza naval se impone con tal evidencia al espíritu menos preparado, que realmente no hay necesidad de entrar en una argumentación extensa y fundada para legitimar la iniciativa legislativa a que se refiere el proyecto adjunto.

"Así como no se concibe Ejército medianamente organizado sin un Estado Mayor General encargado de su dirección y comando, así tampoco se concibe la existencia de una fuerza naval sometida a los principios de una organización apropiada, sin un órgano superior director de la misma, para que llene debidamente las exigencias de los servicios públicos que debe prestar.

"De tal manera se imponía la necesidad de esa autoridad superior, que el Poder Ejecutivo, por decreto que lleva fecha 8 de noviembre de 1915, con la "Sección Marina" del Ministerio de Guerra y Marina creó administrativamente la Dirección de la Armada...

"Así procedió con el fin de aquilatar en la práctica los resultados de esa dirección superior, habiendo los hechos demostrado la conveniencia de legalizar, dotándola del presupuesto respectivo, la existencia de ese organismo tan indispensable para la buena marcha de la marina de guerra". Y justificando el gasto presupuestal, agregaba: "Tres son los puntos principales sobre los cuales innova el presupuesto adjunto: Dirección de la Armada con sus nuevas dependencias: "Servicios Hidrográfico de la Marina", "Servicio Semafórico" y "Taller Tipográfico"; ampliación de los servicios de la Escuela Naval y de la de Marineros actuales, con la de "Artilleros Torpedistas" de aplicación para clases y sub - oficiales; refuerzo de la actual fuerza de marinería con la incorporación a "Depósito de Marineros".

"El personal de marina que da servicios en la Capitanía General de Puertos pasa á depender de la Dirección de la Armada con el nombre de "Depósito de Marineros" sin perjuicio de que diariamente preste en comisión en aquella repartición servicios el personal que fuere necesario. Así se consiguen dos objetos: mayor orden y disciplina y la construcción de una base seria para el desarrollo y progreso de la marina nacional"... ([5])

Así, pues, por la ley Nº 5.561 del 2 de abril de 1917 queda legalmente constituida la Dirección de la Armada, órgano rector del organismo naval.

A las funciones que se le daban por el Art. 2º y de acuerdo a la previsión del Inc. D), se sumaron luego, por decretos de abril de 1917, la superintendencia y dirección de la Escuela Naval y del Arsenal de Marina.

Correspondía ahora determinar que personal de aquel caudal de jefes y oficiales provenientes de los cursos organizados a bordo de los buques de la escuadrilla, o en la Escuela Naval de 1907 o provenientes de centros docentes extranjeros, debían constituir los cuadros del nuevo organismo.

Para ello se dictaron varias resoluciones: la primera del 17 de abril de 1917 convertida en ley 15 días más tarde, incorporaba

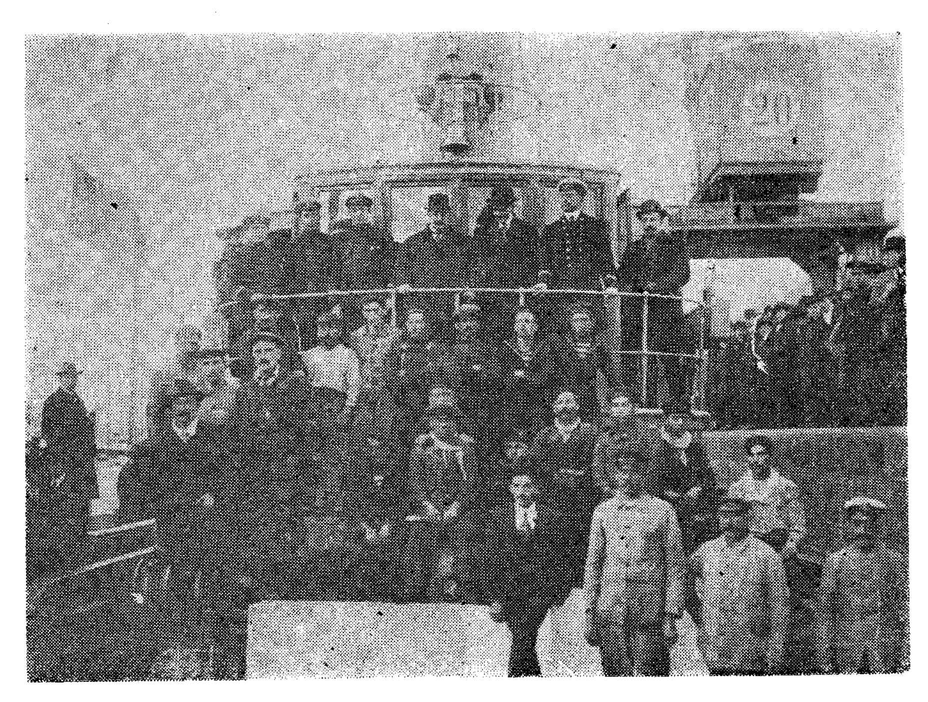
1 C/N, 2 C/F, 5 C/C, 16 T/N, 13 A/N y 10 G/M. Por decretos del 23 de abril y del 30, se agregaron 1 T/N, 1 C/F y 1 C/C más.

El 18 del mismo mes y año, a propuesta del Director de la Armada, se incorporó a todos los oficiales que componían el Cuerpo Auxiliar de Máquinas: 14 personas. Provenientes de las extinguidas cañoneras o de barcos mercantes —varios hablaban mal el español— permanecieron en los cuadros de la Armada por varias décadas más, en carácter de asimilados, prestando lealmente todo el auxilio de su larga y sólida experiencia práctica.

La nómina de todo el personal que pasó a incorporarse a la Armada se encuentra en la publicación a que se refiere la nota (6)

2. – En ayuda de una expedición polar

En 1914, el ya experimentado explorador inglés, Sir Ernest Shackleton, emprendió un viaje al Polo Sur en el "Endurance", logrando llegar al mar de Weddel donde la nave quedó aprisionada de los hielos. Racionando víveres, Shackleton esperó el deshielo, pero el rigor invernal, aumentando la presión de la masa



El "B-1" del Instituto de Pesca, cedido por dicha Institución, listo para emprender el rescate de la expedición Shackleton. En el puente (de izquierda a derecha los Srs. Oficiales: Aféreces de Navío Juan José San Martín, Héctor Castells Carafi y Arnoldo Camps y el Comandante Teniente de Navío Ruperto Elichiribehety

helada, terminó por triturar el resistente casco. El explorador, sus hombres con vituallas y botes, se refugian sobre un témpano que es llevado a la deriva por meses. En abril de 1916, al resquebrajarse la base helada, se embarcan en los botes y logran alcanzar la isla del Elefante de donde Shacketon, con algunos compañeros voluntarios se hace a la mar en el "James Caird" y luego de un viaje de penurias consigue arribar al archipiélago de las Malvinas.

Hay que salvar a aquel puñado de sobrevivientes de la aventura polar. Inglaterra vive la tragedia de una guerra mundial y no puede empeñarse en el esfuerzo. Dentro de ese mundo convulsionado, el Uruguay oye el llamado de la solidaridad humana.

Carece de barcos adecuados; le falta experiencia en esta riesgosa clase de navegación. No importa: su marina militar tiene hombres de temple y pundonor que están dispuestos a intentar la salvación de los comprometidos.

El pueblo uruguayo, el mismo que conmovido por la tragedia de la *Rivera* de 1903 había puesto su generosa decisión en la tarea de reparar la catástrofe, pide ahora la decisión del gesto temerario hallando eco en el Gobierno que rápidamente dispone lo pertinente: se ordena al Tte. de Nav. Ruperto Elichiribehety (*) de alistar la B. 1, pequeña nave de casco de hierro de 500 Ton. de desplazamiento , 45,62 m. de eslora, accionada por una máquina a vapor vertical que desarrollaba 800 HP. imprimiendo a la unidad una velocidad de 12 nudos. Se completa su plana mayor con el Alf. de Nav. Arnoldo Camps y los de igual grado Juan José San Martín y Héctor Castells Carafí. A ellos se suma el Tte. de Nav. de la marina británica J. E. Ryan, oficial del crucero "Macedonia" llegado a Montevideo dos días antes de la partida del B. 1, la que tiene lugar en el atardecer del 9 de junio de 1916. Hasta momentos antes habían permanecido a bordo para saludar a los expedicionarios —32 hombres— el Dr. Juan José de Amézaga, Ministro de Industrias a cuya Secretaría de Estado pertenecía el B. 1 y otras personalidades.

A las 17 hs. 30 de aquel nublado día de junio, cientos de personas se habían congregado en el puerto para aplaudir y estimular a los generosos marinos que partían hacia la aventura.

A la semana de navegación, el B. 1 arriba a Port Stanley donde se halla Shackleton quien se entrevista con Elichiribehety acordando el plan de rescate a iniciar, estableciéndose tres turnos de navegación compartidos por oficiales uruguayos y británicos.

Al amanecer del 17 de junio, antes de hacerse a la mar, se ordena a la tripulación formar en cubierta y en emotiva ceremonia, el explorador británico les habla: "Salimos hoy para una expedición muy difícil. Los acompañaré ya que van en auxilio de mis camaradas, pero debo advertir a todos, oficiales y tripulantes, que hay un noventa por ciento de posibilidades de que no regresemos

* Anexo I, Nº 7.

jamás. La persona que quiera quedarse en tierra puede hacerlo". Y tras la respuesta del silencio, la nave uruguaya se hace a la mar con el pabellón nacional izado al tope contemplado por el adolescente grumete Humberto Fassolo de 16 años.

El 20 de junio, casi a la media noche, el Alf. San Martín avista los primeros hielos errantes cruzando en bloques la línea de derrota del B. 1.; con el asesoramiento de Shackleton se dispone una navegación en zigzag.

Pero a medida que se avanza es más densa la presencia de bloques; algunos se adhieren al casco obligando a la tripulación a un duro trabajo para lograr su desprendimiento. Los que permanecen, aumentan la resistencia al desplazamiento reduciendo la velocidad de la nave.

A las 7hs30 del día 21 se pone proa a la isla del Elefante. Se hace un recuento de las provisiones y medios de subsistencia; su suficiencia depende del tiempo; con 10° bajo cero las masas errantes aumentan y la tripulación cumple la fatigosa faena de sacar a pala el hielo acumulado en cubierta.

Poco después de medio día, el explorador inglés que desde el puente del B. 1. escruta afanosamente el horizonte, comunica al Comandante Elichiribehety que deben regresar a Port Stanley pues el número de témpanos ha aumentado en forma que se corre el riesgo de quedar atrapados. Pero el marino uruguayo se resiste; ha salido a cumplir una misión y a su honor y al del Gobierno que representa se le hace difícil renunciar a ella. Opone objecciones al razonamiento de Shackleton; opina que estando a una veintena de millas de la isla donde esperan los náufragos, acaso con una navegación prudente podría asegurarse el éxito.

La hora es de intenso dramatismo. Como Shackleton insiste en el abandono de la expedición, se acuerda celebrar un consejo de oficiales ante quienes el explorador británico expone las razones de su pronunciamiento. Los marinos uruguayos, convencidos al fin de la segura esterilidad de su insistencia, acuerdan no continuar la tarea que se les encomendara, pero exigen que en testimonio escrito se fundamente la forzosa decisión. Se labra el acta testimonial: "En latitud Sur 60°42' y longitud 54°46' W, reunidos en Consejo de Oficiales los abajo firmados, para resolver acerca de la actitud que debe asumirse ante las declaraciones del Señor Teniente de Navío de la Reserva de la Marina Inglesa, Sir Ernest Shackleton, por las cuales no es posible aproximarse a la Isla del Elefante, a prestar auxilio a los náufragos de la expedición Shackleton, debido a interponerse una zona de hielos y témpanos entre la isla, cerca de veinte millas y nosotros; y tomando en cuenta las condiciones de poca seguridad que ofrece el buque para soportar la presión de los hielos, se resuelve dar por terminada la misión, atento siempre a lo expuesto por el Teniente Shackleton, cuyos términos constan en el documento que al efecto ha firmado y que obra en poder del Sr. Comandante. Junio, veinte y un día

del año mil novecientos diez y seis. — Elichiribehety, Arnoldo Camps, Héctor Castells, Juan J. San Martín".

La declaración del explorador inglés que fue enviada a nuestro Ministerio de Guerra y Marina, expresaba; "En navegación y en latitud 60°24' S y longitud 54°46' W., el abajo firmado declara para salvaguardia del honor y responsabilidad del comandante del vapor "Instituto de Peca Nº 1", Teniente de Navío don Ruperto Elichiribehety, y señores oficiales Alféreces de Navío Don Arnoldo Camps, don Héctor Castells y don Juan A. San Martín y tripulación, que al pretender acercarse a la Isla del Elefante, hubo que desistir, debido a que la cantidad de témpanos existentes que la rodeaban, lo hacían no tan sólo imposible sino de peligro inminente, razón por la cual el que suscribe insistió ante el comandante en alejarse inmediatamente de aquellas proximidades, por cuanto se corría el riesgo de quedar aprisionado por los hielos y perecer indefectiblemente sin haber llevado a los náufragos un solo auxilio.

"Hace constar el abajo firmado que el señor comandante y sus oficiales, insistieron repetidas veces por que el salvataje se llevara a efecto por todos los medios, aún a riesgo de permanecer aprisionados por los hielos, ya en una forma, ya en otra, con tal de cumplir la elevada misión de su Gobierno. Pero las circunstancias apuntadas anteriormente no permitieron acercarnos en el barco más de veinte millas del punto más favorable para realizar el salvataje, lo que determinó al firmante, perfecto conocedor de estas regiones, a oponerse ante tan noble empeño que a nada práctico conduciría, pero que habla muy alto en favor del señor Comandante y oficiales del "Instituto de Pesca Nº 1", perteneciente a la República Oriental del Uruguay. Y esta oposición está fundada además en la circunstancia de que el barco no es lo suficientemente fuerte para someterlo a la presión de los témpanos, entre los cuales abundan los de grandes dimensiones. En navegación, junio veinte y uno del año mil novecientos diez y seis. — E. A. SHACKLETON. Commander Antartic Expediton".

La penosa aunque sensata decisión es tomada a tiempo. La baja temperatura hizo explotar los tubos del condensador de vapor haciendo imposible la correcta alimentación de la caldera; las máquinas fueron paralizadas y se continuó la navegación a vela.

El 25 de junio a las 10hs15, el B. 1 alcanza el fondeadero de Port Stanley.

Allí se encontraba el crucero "Glasgow" de honroso historial. De su comandante, el Comodoro Luce recibieron los marinos uruguayos el primer testimonio de reconocimiento por su denodado comportamiento.

El personal técnico del crucero revisó las máquinas del pesquero y se decidió llevarlo a Punta Arenas para su reparación; quienes tuvieron tal responsabilidad expresaron que no podían garantizar más de 10 días de funcionamiento de la motriz.



El Alférez de Navío Arnoldo Camps durante la travesía

Shackleton desistió entonces de su proyecto de intentar un segundo viaje a la Isla del Elefante, insistiendo Elichiribehety en que se operara una reparación total para ello. El Comodoro Luce opinó que esto significaría una demora no menor de 20 días, lo que agravaría la situación en torno de la isla. En el interín, se recibió del Ministerio de Guerra y Marina la orden de retorno, la que se inició en medio de una calurosa despedida de los marinos y colonia inglesa. Seis días después, el 12 de julio, a las 3 de la tarde, la nave penetraba en la bahía montevideana recibida por un atronador ulular de sirenas de barcos empavesados y de los frenéticos aplausos de una multitud apiñada en los muelles.

La bandera del B. 1 fue obsequiada por el comandante Elichiribehety al Dr. Justino Giménez de Aréchaga: "Hago constar —decía la nota de ofrecimiento— que esa bandera estuvo siempre usada durante esa expedición que tuve el honor de comandar, habiendo llegado a 60°24' de latitud Sur y 54°46' de longitud Oeste, y por consiguiente a veinte millas de la Isla del Elefante, en una época que, según el explorador Shackleton, es el primer barco a vapor y de casco de acero que se atreve a andar por esas regiones".

A lo que el ilustrado hombre público respondió con una expresiva comunicación en la que hacía alusión a una deprimente y parcializada expresión de mofa a la osada y generosa expedición: "Es esa bandera precioso documento histórico que dice de las excelencias viriles de la raza, y que acredita en usted y en su subordinados, una comprensión superior del deber militar.

"Conservaré esa bandera como recuerdo de la más honda emoción patriótica sentida por mi. Acaso algún día me sea dado escribir la historia de esa gloriosa expedición, y documentar así, esa bandera que estimo de mi deber entregar, cuando el tiempo depure de pasiones la historia que vamos viviendo, al Museo Nacional, como fórmula tangible del heroísmo de nuestra Armada".

3. – Requisa y ocupación de naves mercantes alemanas.

Para cuando se crea la Dirección de la Armada, hacía un año que la humanidad estaba conmovida por una guerra mundial.

La lucha en el mar, de superficie y submarina, adquirió tales proporciones, que comprometió la normal subsistencia de todos los países; del Uruguay, por lo tanto, que dependía esencialmente de ultramar para sus necesidades energéticas e industriales. Cuando en febrero de 1916, el gobierno imperial alemán, a efecto de dar la máxima efectividad al bloqueo de Europa, anunció la destrucción de todos los buques neutrales que atravesaran determinadas zonas de guerra, el Uruguay protestó contra lo que entendía era un atentado a la civilización. En actitud coherente, cuando el gobierno de los Estados Unidos de América le consultó acerca del tratamiento que daría a sus buques que, en operaciones de patrullaje del Atlántico Sur debieran recalar en Montevideo, se le expresó que "serían tratados y recibidos como amigos y no como beligerantes".

A los pocos días, la escuadra del Almirante Caperton entraba en Montevideo y 2.000 hombres desembarcaban y desfilaban por sus calle, aclamados por el pueblo. La neutralidad proclamada al estallido de la guerra estaba rota de hecho, y el 7 de Oct. de 1917 el P. Legislativo aprobaba la ley Nº 5.607 que autorizaba al Ejecutivo a declarar rotas las relaciones diplomáticas y comerciales con el gobierno del imperio alemán y se le encomendaba "adoptar las providencias necesarias para asegurar la navegación, pudiendo combinar con naciones amigas las medidas que aseguran la libertad de comercio de importación y exportación, y para revocar, con ese fin, los decretos de neutralidad que juzgue conveniente".

Desde el principio de la guerra se hallaban refugiados en el puerto de Montevideo los mercantes alemanes "Hasburg", "Salatis", "Bahía", "Silvia", "Thuringia", "Polynesia", "Mera" y "Weigand", con sus tripulaciones completas y mucho cargamento. El 14 Set. 1917 el P. Ejecutivo autorizó un decreto disponiendo que la Ca-

pitanía General de Puertos colocara guardias militares en ellos, a efecto de impedir atentados de los que tenía versión el gobierno, medida que se cumple con protesta de los capitanes ([7]).

La disposición aclaraba que la medida no debía ser considerada como una agresión al país de la bandera; pero días después se produce la ruptura de relaciones y el 7 de Nov. se aprueba una ley declarando de interés nacional la ocupación por el Estado de dichos buques "los que se considerarán uruguayos durante el tiempo de su utilización, a los efectos de enarbolar el pabellón nacional".

La ocupación de estos barcos por el Estado contiene material para una larga historia; a los fines de esta obra sólo interesa su vinculación con la Armada.

En un primer tiempo, las naves fueron arrendadas a la "Emergency Fleet Corporation" que las devolvió en enero de 1920, lo que puso al país en la necesidad de explotarlas directamente, creando un serio problema pues que sólo se contaba con el personal navegante de la Armada. Decía el Ministro de Guerra y Marina, general Sebastián Buquet, en la Memoria de esa Secretaría de Estado del período Feb 1920 - Feb. 1921: "En menos de 4 meses fueron alistados para la navegación ocho transportes, con un desplazamiento de 60.000 toneladas. A pesar de que los Oficiales de la Armada Nacional no tenían experiencia de navegación comercial, de que desconocían el Código de Comercio —de que fue necesario contratar precipitadamente el personal de maquinistas, foguistas y marinería, sin disponer del tiempo ni de los elementos suficientes para hacer en ellos una prolija selección, así como improvisar un personal administrativo —a pesar de todo eso, los ocho buques navegaron durante un año sin el más mínimo incidente de navegación que pudiera imputarse a impericia de sus comandantes... Puede afirmarse, igualmente, que en ningún país se ha improvisado una marina mercante de tal importancia, con menos gastos y más rápidamente que la nuestra". Y el Presidente de la República, Dr. Brum, expresaba: "Pero donde verdaderamente se ha puesto a prueba la capacidad de los elementos de nuestra Armada, ha sido con motivo de la tripulación de los Transportes Nacionales. Cumpliendo con lo dispuesto por la ley del 6 de julio de 1920, se ha continuado la utilización de los transportes nacionales, bajo el régimen establecido por dicha ley, es decir, bajo la administración de la Comisión de Transportes Nacionales, pero bajo la superintendencia de la Dirección de la Armada en lo que se refiere al personal. Dichos barcos fueron puestos bajo el comando de oficiales de la Armada y tripulados, en parte, con personal de nuestra marina de guerra y el resto con personal que se obtuvo en nuestro puerto.

"Estoy satisfecho del resultado obtenido con los transportes comandados por los oficiales de nuestra Armada. Han movilizado un tonelaje superior a las 70.000 toneladas y he conseguido mis propósitos fundamentales de ir formando una marina mercante..." ([8]).

"Se ha utilizado una parte del personal de nuestra marina de guerra, economizando compensaciones, sueldos y alimentos que pasaron a figurar entre los gastos de los buques requisados. El Banco de Seguros ha percibido $ 900.000 por concepto de primas. La Administración Nacional de Puertos ha recibido $ 250.000 por concepto de remolques, lanchajes y arrendamiento de depósitos. El Banco de la República ha tenido en depósito sumas millonarias procedentes de fletes, sin pagar intereses. El Ministerio de Obras Públicas ha recibido más de $ 400.000 y el Arsenal de Marina más de $ 250.000 por concepto de reparaciones y el Estado ha economizado $ 250.000 por concepto de pasajes, fletes y carbón para la Armada, adquiridos por la mitad de su valor en plaza" ([9]).

Las cifras expuestas aparecen ridículas con su valor actual; habría que reducirlas al cambio de la época para apreciar su importancia.

Estas expresiones favorables a la explotación de los transportes alemanes formuladas por la máxima autoridad del Ejecutivo, no fueron compartidas por un alto jefe de la Armada, aunque limitando su análisis a los resultados económicos y no extendiéndolo a los beneficios indirectos aludidos por el Dr. Brum. El Cap. de Navío Federico García Martínez, ex-Director de la Armada, expresaba en importante documento emitido en 1928: "Antes de decidir la ocupación de los mencionados transportes fui comisionado por el gobierno de aquella época para estudiar en Buenos Aires los detalles del problema que se planteaba y en tal oportunidad pude aprovechar la favorable circunstancia de tratar con el Sr. Jefe de la División Transportes, quien con toda gentileza puso a mi disposición cuanto dato e información necesité. Después de diez días de constante estudio di mi opinión terminantemente contraria a la ocupación y explotación de los transportes, pronosticando la situación que se planteó y el resultado negativo que se obtuvo". Y precisando sobre las causas de ese resultado desfavorable, agregaba: "Pero el problema de utilizar un transporte moderno [se proyectaba adquirir uno para crearle recursos a la Armada] económico, manejado militarmente, con viajes regulares y debidamente previstos y estudiados, no es igual al de manejar ocho buques, en su mayor parte anticuados, dirigidos por comisiones variables, con viajes frecuentemente interrumpidos; buques paralizados durante largos meses en los puertos y necesitando frecuentes y costosas reparaciones" ([10]).

Por lo demás, las halagüeñas expresiones del Presidente Brum y del Ministro Buquet hacia los oficiales de la Armada que comandaron los transportes, no revelan sus desvelos, sus sacrificios y la entidad de los esfuerzos que hubieron de realizar para hacer frente eficientemente a una actividad que profesionalmente no les correspondía, pero que obligaba su honor y su devoción por el país y por el instituto que los había formado.

4. — Viajes de los cruceros "Montevideo" y "Uruguay".

A) En junio de 1918 el gobierno de los Estados Unidos de América hizo llegar a nuestro Canciller, Dr. Brum, una invitación para visitarlo en carácter de huésped oficial. El Gobierno resolvió que el viaje del Ministro se efectuase en el crucero *Montevideo*, y que se extendiese al continente sudamericano, respondiendo así a la política de confraternidad que estaba desarrollando.

En el parlamento hubo alguna objección al proyecto y alguna prensa hizo mofa sobre las condiciones de la nave para viajar tan extenso; pero el viejo crucero realizó el periplo continental sin tropiezos.

Poco después del mediodía del lluvioso martes 15 de julio de 1918, el *Montevideo* enfilaba el canal de salida con la comitiva oficial compuesta por el Dr. Brum, el senador Javier Mendívil, el Representante Nacional Dr. César Miranda, el Dr. Asdrúbal Delgado, director del Banco de la República y delegado financiero, y el Dr. Justo José Mendoza como secretario de la embajada. El T/N Juan M. Canosa viajó como ayudante del Ministro.

El 20 de julio el crucero llega a Río de Janeiro donde el Canciller firma el tratado por el cual el Brasil condonaba al Uruguay su deuda derivada del Tratado de Prestación de Socorro o de Subsidios, del 12 de Oct. de 1851; el 28 hace escala en Bahía y el 30 en Recife, siendo objeto la embajada en todas partes de significativas ceremonias de agasajo.

Del último puerto brasileño nombrado se parte a las 10hs30 *del 1º de agosto, llegando el 17 a La Habana; el 21 atraca a los* muelles de Key West donde una delegación recibe a los viajeros en nombre del gobierno visitado. El Dr. Brum envía el siguiente cable al Presidente Viera: "Al dejar en Key West el crucero *Montevideo*, me es grato hacer saber á V. E. que el viaje se ha realizado con toda precisión, distinguiéndose los jefes y oficiales por su competencia y disciplina. Puedo asegurar á V. E. que nuestra patria tiene motivos para confiar en nuestros marinos y sentirse satisfecho de ellos" ([11]).

Mientras el Canciller y su comitiva viajan por el Este, el *Montevideo* se dirige a Nueva Orleans tratando de adelantarse a un ciclón que se anuncia.

Penetra con otras naves en el Missisippi, fondeándose al amparo de una isla, llevando izadas unas señales especiales que se le habían entregado para individualizarse.

Mientras efectúa su recorrido, desde un fuerte costero se hace un tiro de cañón. Estimándose que se trata de salvas de saludo, se alista la artillería de a bordo para contestar y al tiempo que desde el fuerte se hace un nuevo disparo, se desprende una lancha a la vez que se iza una señal en el establecimiento militar: "Detenga su marcha. Fondée". La lancha llega al costado del *Montevideo* y pide documentos de identificación, aclarándose entonces la

situación: las señales dadas a nuestro crucero y que flameaban en una de sus drizas lo marcaba como un buque mercante.

Si el *Montevideo* llega a contestar lo que se consideró como el primer disparo de una salva, posiblemente aquel 25 de agosto de 1918 hubiera sido su último día de navegación.

El 14 de setiembre la delegación retorna a Nueva Orleans y el domingo 15 la nave hace rumbo a Colón; en el puerto panameño los viajeros desembarcan dirigiéndose a Quito por tierra, en tanto el crucero atraviesa el canal para fondear en el Callao el 9 de octubre. Allí reembarca la comitiva que es trasladada a Mollendo.

El viaje prosigue con escalas en Antofagasta, Valparaíso (30 Oct.), Puerto Montt (9 Nov.) para arribar a Montevideo el 28 de este último mes.

Reintegrado a sus funciones, el Canciller Brum dirige al Ministro de Guerra y Marina una nota laudatoria sobre el comportamiento del personal del crucero, cuya plana mayor estaba compuesta por el C/F Arnoldo Conforte, comandante; C/C Juan E. Beleche, 2do. comandante; T/N Federico Ugarteche, oficial de Derrota; y Héctor Luisi, Domingo Gomensoro, Eduardo Nosei, Dante Grolero, Juan J. San Martín y Carlos Labrocca como oficiales. A/N Antonio Scarpatti como jefe de máquinas.

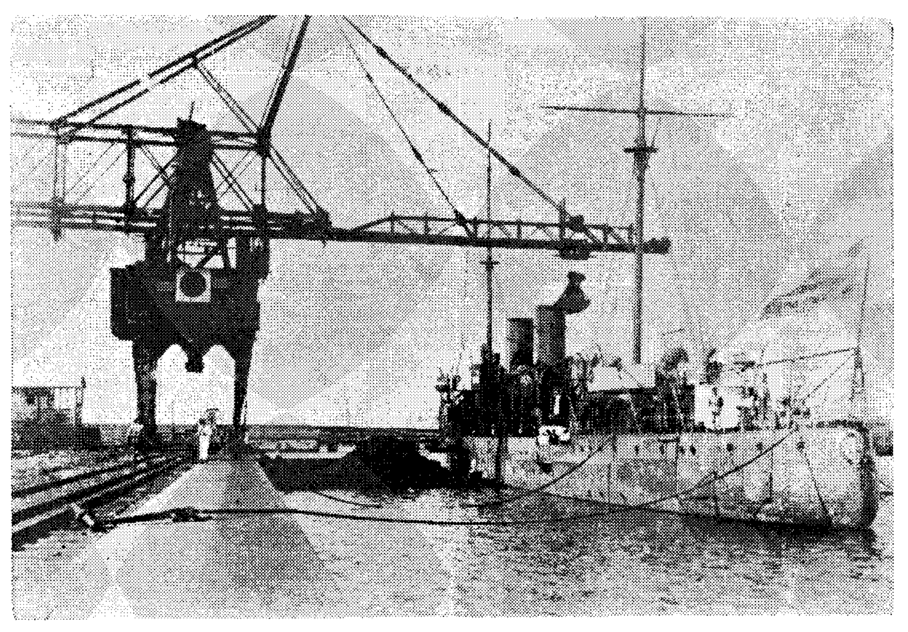
B) No menos exitoso y de prestigio para el país y el instituto naval fue el viaje continental realizado por el crucero *Uruguay* al año siguiente, determinado por la decisión de transportar a México los restos mortales del insigne poeta Amado Nervo, fallecido en nuestra capital el 24 de mayo de 1919. Se resuelve aprovechar la ocasión para embarque de la Escuela Naval en viaje de práctica.

Conocida esta decisión, el gobierno argentino se suma al homenaje, disponiendo que el crucero *9 de Julio* acompañe al *Uruguay.*

Escoltado por la Escuela Naval, el ataúd de Nervo es conducido desde el Cementerio Central a la dársena 1 donde se le embarca, depositándosele en una capilla ardiente levantada en el alcázar. Allí se realiza la ceremonia de despedida con presencia del Presidente de la República, Ministros de Estado y cuerpo diplomático. A las 12hs30 del lluvioso 8 de setiembre el crucero nacional emprende viaje, escoltado por el argentino.

Río de Janeiro es la primer escala y a poco de haber reemprendido el viaje, una avería en los ejes porta-hélices obliga al *Uruguay* al retorno a la capital carioca donde es reparado en el dique seco de San Cristóbal; durante su prolongada estadía, la tripulación es alojada en las instalaciones de la Isla das Cobras. Todos estos servicios son prestados gratuitamente por el gobierno brasileño.

El domingo 28 de setiembre se reanuda el viaje, recalándose en Pernambuco, Port of Spain (Trinidad) y la Guayra. Mientras la nave permanece en este puerto, la Escuela Naval viaja a Caracas para rendir homenaje al Libertador Bolívar. Allí se recogen, también, los restos del Sr. Carlos Blixen, ex-Ministro de la Re-



El R.O.U. "Uruguay" carboneando en el puerto de Veracruz, México, 1919

pública en Venezuela. Luego el crucero se dirige a Kingstown (Jamaica) y La Habana donde la Escuela Naval cumple visitas de interés. Al partir de Cuba, se suman al convoy los cruceros *Cuba* y el mexicano *Zaragoza,* siendo designado jefe del grupo el C/F Tomás Rodríguez Luis, comandante del *Uruguay.*

En la tarde del 10 de noviembre se atraca en Veracruz, de donde la Escuela Naval se traslada a la capital mexicana. A su regreso, una semana más tarde, se disuelve la escuadrilla, partiendo el *Uruguay* para Centro América donde visita Puerto Barrios (Guatemala), Puerto Cortés (Honduras), Puerto Limón (Costa Rica) y Colón en Panamá, donde se visitan las instalaciones de canal, Panamá la Vieja, Balboa y Tumanaco.

En el Pacífico se hace escala en Callao, Antofagasta, Valparaíso, Coronel y Concepción. Durante la travesía del Estrecho de Magallanes, se hacen breves recaladas en Puerto Yates, Puerto Edem, bahía San Nicolás y Punta Arenas. El 7 Feb. 1920, terminada la visita de confraternidad, el crucero vuelve a su fondeadero en la bahía.

5. – Penuria naval.

En los años que siguen, y principalmente hacia 1930, si bien la institución exhibe progresos en la creación o perfeccionamiento de casi todos sus servicios y reparticiones, llega a una radical decadencia en cuanto al estado de su flota.

El 10 de enero de 1923 está para terminarse el varadero del Arsenal de Marina; en febrero de 1925 se crea el Servicio Aeronáutico y 5 oficiales de marina iniciarán sus cursos de vuelo al año siguiente; la Escuela de Marineros pasa al *18 de Julio* (junio 1924) y el 2/I/925 se aprueba el Reglamento Orgánico de la "Escuela de Mecánicos de la Armada", destinada a formar el personal de máquinas del Cuerpo de Equipaje.

En la misma fecha se crea la Ordenanza Naval destinada a regularizar el servicio de comunicaciones de la Dirección de la Armada con sus dependencias; el 1º/VI/1925 se instituye el funcionamiento de la Comisión de Calificación de Oficiales dándose normas para la formación del legajo personal, etc. etc.

La actividad organizadora y normativa es pues sostenida y fecunda; pero la situación de la flota es lamentable. El *Montevideo* hace su último viaje —en condiciones muy precarias— a Buenos Aires, llevando las Escuelas Naval y Militar, el 9 de julio de 1927, decretándose su radiación por ley presupuestal Nº 8.743 del 5/VIII/1931 (Arts. 12 y 13), así como la del *18 de Julio* que se dona a un club de deportes náuticos de Salto.

El *Montevideo*, con 24 años de servicio en la Armada Nacional, había recorrido 50.000 millas bajo el pabellón uruguayo; unas 30.000 el *18 de Julio* y 23.000 el *Río Branco,* destinado en 1931 como alojamiento del personal adscripto al Servicio Aeronáutico.

Al festejarse el siglo de la jura de la jura de la Constitución de la República, la Armada Nacional estaba reducida al crucero *Uruguay,* con 20 años de servicios y al pequeño aviso *Vanguardia.*

Esta carencia de unidades navales determinaba un exceso de oficiales, por lo que la promoción de la Escuela Naval de 1928, fue enviada a sus casas en situación de disponibilidad por falta de empleos. En 1930 se llegó a pensar en suspender el funcionamiento de la Escuela Naval, no cumpliéndose el propósito por la convicción de que sería menos oneroso mantenerla con un número limitado de aspirantes que reabrirla luego del período de clausura. Se tenía la experiencia de lo acaecido en 1917 en que por haberse dado de baja a los aspirantes, resultó que luego no fue posible regular normalmente los servicios pues de dicho año a 1922, había 6 guardia-marinas para 50 jefes; de 1922 a 1927, 9 alféreces de navío para más de 50 y de 1927 a 1930, 8 tenientes de navío para 43 jefes.

El Presidente de la República, Dr. Juan Campisteguy, en reiterados mensajes a la Asamblea General hizo conocer esta claudicante situación de la Armadas. En el del 15 Feb. 1929 expresaba: "Como referencia especial... cabe decir que la Marina Militar carece de material flotante en el sentido técnico del término. Es notorio que nuestros viejos y heterogéneos barcos, no sólo carecen en absoluto de eficiencia militar desde todo punto de vista, sino que han llegado al límite máximo que normalmente puede exigírseles.

"En el afán de salvar siquiera en una parte sus deficiencias, y dentro de lo que es posible a esta Presidencia, se ha efectuado el correspondiente llamado a licitación para adquirir un barco hidrógrafo. Este buque, financiado con saldos de distintas partidas y economías en los sueldos del personal, fue proyectado en forma adecuada para los trabajos hidrográficos, y si bien no representará un factor de índole militar, será sin duda alguna de invalorable utilidad como elemento de instrucción y de trabajo en práctica hidrográficas y de navegación costera para nuestros jóvenes Oficiales y alumnos navales" ([12]).

Un año más tarde, en nuevo mensaje a la misma autoridad (15/III/930), insiste el Dr. Campisteguy: "Respecto de nuestra Institución Naval", la crisis de elementos es verdaderamente alarmante. En un terreno tan difícil, donde la obra de organización y preparación debe ser conducida metódicamente con un ajuste de tantas exigencias entre el factor hombre y los medios materiales, donde por consiguiente no pueden tener cabida las improvisaciones, ni aún las más geniales, vamos retrogradando sin que se vislumbre la posibilidad de detenernos si el Poder Legislativo no arbitra los recursos necesarios". E insistía poco más adelante: "Nuestras unidades navales anticuadas, con un desgaste mucho mayor del que se les puede exigir, careciendo de material de enseñanza moderno, son desde todo punto de vista ineficaces y no podrían realizar la más elemental de las funciones: la de la policía de las aguas jurisdiccionales. Hechos recientes así lo comprueban.

"El crucero R.O.U. *"Uruguay"* en estado ruinoso; el crucero R.O.U. *"Montevideo"* cuyo valor militar está desde hace años considerado nulo, en estado inservible; el cañonero R.O.U. "18 de Julio" adaptado por circunstancias en Escuela de Grumetes, no respondiendo por sus condiciones a necesidad alguna; el Transporte *"Río Branco"* con su casco y máquinas averiadas, constituyen una lamentable expresión del poder naval de la República".

Esta crítica situación había decidido al Ministerio del ramo a ordenar al Director de la Armada, en 1928, la formulación de un proyecto de solución que la Presidencia de la República hizo suyo elevándolo a consideración del Consejo Nacional de Administración, procurando la corrección de un hecho que desentonaba con el nivel alcanzado por otros institutos importantes del país. Y lo elevó sin agregar argumentos a los contenidos en el estudio y plan, "porque tanto su extensión y forma de exposición como la importancia de su texto lo exime de aportar mayor suma de elementos de juicio", convencido, por otra parte, de que "el pensamiento de los Poderes Públicos reflejado en la constante aprobación de presupuestos crecientes para atender las diversas dependencias de la Marina Militar revela, sin género de dudas, el íntimo convencimiento de que ha existido y existe con respecto al mantenimiento de tal organismo, y coincidiendo con tales patrióticos propósitos no hay razón para argumentar sobre esta primera

cuestión que, resuelta afirmativamente, debe encararse ahora en el sentido de su mejor desenvolvimiento".

El proyecto, debido al Director de la Armada,* C/N Federico García Martínez se concreta así:

Art. 1º El Poder Ejecutivo procederá a realizar previo estudio, las obras necesarias para el mejoramiento del Dique Nacional y Arsenal de Marina; a instalar una base de aeronavegación y adquirir para la Marina Militar los elementos que se detallan, invirtiendo hasta la suma de seis millones de pesos, que se distribuirán en la forma siguiente:

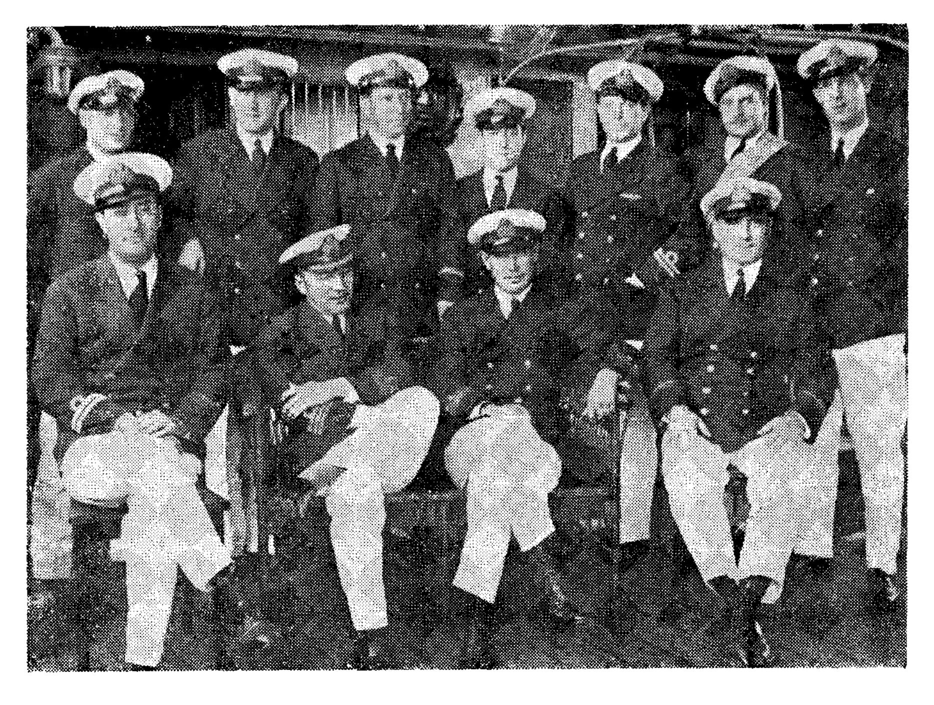
A)	Dique Nacional, Arsenal de Marina y talleres. Pago de su deuda actual y terminación de obras complementarias	$ 1.250.000
B)	Buque escuela mixto de 2.000 toneladas aproximadamente, de desplazamiento	" 1.250.000
C)	Reparaciones necesarias en el R.O.U. *Uruguay*	" 300.000
D)	Dos destroyers de 500 a 600 toneladas aproximadamente de desplazamiento	" 1.200.000
E)	Tres torpederas de 300 Ton. de desplazamiento aproximadamente	" 900.000
F)	Aviación naval, su establecimiento, construcción de hangares, hidroaviones, etc.	" 300.000
G)	Un transporte océanico de 8.000 toneladas aprox. de desplazamiento	" 250.000
H)	Un barco hidrógrafo	" 100.000
I)	Organización de una estación de torpedos, minas, etc.	" 350 000
J)	Imprevistos y estudios	" 100.000
	Total	$ 6.000.000

El plan se cumpliría en un plazo de 3 años y la financiación corría a cargo de tres arbitrios: 1) Recursos de la propia Armada provenientes de los proventos del Dique Nacional, economía en sus rubros y utilidades del transporte océanico a adquirirse; 2) 50 % del excedente anual de la Contribución Inmobiliaria agregado a un cierto porcentaje de las utilidades; 3) varios impuestos ([13]).

Como puede apreciarse, era un plan integral, técnico, orgánico, sin otro antecedente en el país que la "ley Travieso" de 1909. Justificándolo, decía su autor que si desgraciadamente el país se viera envuelto en un conflicto armado, "nunca se estaría en mejores condiciones que abrigando la convicción de poder atender a la defensa de nuestros derechos con una fuerza, cualquiera que sea, pero relacionada estrechamente a la vitalidad del país, eficiente en grado máximo y dirigida con inteligencia y patriotismo".

* Apéndice I, Nº 11.

"Hasta el presente, con casi un siglo de existencia independiente, nunca se pensó en organización semejante. El Ejército... está en condiciones medianas quizás para atender a la defensa... y en cuanto a la marina militar, no puede presentarse detalle alguno donde no se advierta su perfecta inutilidad llegado el momento de exigirle la menor cooperación... En marina preciso es confesar, hay muy poco personal y se carece de material adecuado... Fuera de la navegación astronómica... nada se ha hecho con seriedad. La navegación de nuestras costas, con el minucioso conocimiento de todos sus recursos de utilidad militar, se desconoce casi totalmente; del servicio de torpedos, destroyers, submarinos, operaciones de minas, aviación naval, trabajos todos que exigen continuada experiencia, nada ha podido hacerse, desde que en nuestro país, jamás ha existido un solo elemento donde hacer la práctica más rudimentaria. Por lo tanto, ¿qué rendimiento útil



La última Plana Mayor del R.O.U. "Montevideo" en 1929. Sentados de izquierda a derecha: Teniente de Navío Juan C. Correa (1er. Oficial); Capitán de Fragata Arturo Güimiel (Comandante); Capitán de Corberta José Altamirano (2º Comandante); Teniente de Navío (Asimilado) Víctor Fassana (Jefe de Máquinas); de pie, en el mismo orden Alférez de Navío Román Raffo; Alférez de Navío Magiorimo Bianchi (Cuerpo de Máquinas); Alférez de Navío (Asimilado) Arroyo (Contador) Guardia Marina Homero Martínez Montero (Cuerpo de Máquinas); Teniente de Navío Juan C. Deambrosio; Alféreces de Navío Oscar y Romeo Arenas

puede exigirse de inmediato a toda nuestra oficialidad, por inteligente que sea y por mucha voluntad, preparación técnica y buen deseo que tenga?".

Medidas destacables de su plan eran las siguientes:

"La actual Dirección de la Armada se denominará Estado Mayor de Marina con los cometidos que se indicarán: en la Escuela Naval se deben reunir las diversas escuelas de preparación técnica especializada; el Arsenal de Marina deberá completarse con obras y talleres que le son indispensables... el crucero *Uruguay* exige una seria reparación que se le debe efectuar, de lo contrario en muy breve plazo quedará inutilizado por completo. El *Montevideo, 18 de Julio,* y *Río Branco* deben ser desarmados y enajenarse por cualquier precio".

Expuesto el problema de la Armada en su descarnada expresión, concluía el jerarca que su situación debía ser resuelta por una de estas alternativas:

"1º Vigorizar la situación actual, proporcionando elementos de estudio para que sea posible la formación de personal especializado".

"2º Mantener la situación actual de simple apariencia".

"3º Reducir la situación actual".

La primera alternativa era la aconsejable y por ella se pronunciaba el Cap. García Martínez; optar por la segunda, "constituiría un lamentable y grave error. El Estado mantiene una pequeña marina absolutamente ficticia... su rendimiento militar es absolutamente nulo. Y concluía: "Si los Altos Poderes del país negaran su apoyo a la primera solución, el patriotismo impondría la solución tercera, de reducir la situación actual, determinación que, sin duda alguna, sería muy sensible, pero que se impondría como más seria y conveniente frente a la de mantener una situación que no tiene justificación alguna. Es de esperar que este problema nacional sea bien comprendido en el Parlamento, donde varias veces se ha recordado y precisado el camino de la buena solución".

"No hace muchos años, en 1924, el señor Diputado Batlle Berres, oponiéndose a conceder fondos que se solicitaban para reparar nuestros viejos buques, decía: "Lo que correspondería es que el señor Ministro viniera y dijera: Señores: No tenemos escuadra y la necesitamos, tenemos costas que defender y no tenemos barcos y los necesitamos. Entonces la Cámara se abocará a su real estudio, pero mientras siga ésto la Cámara dará el dinero creyendo que da bien ese dinero, creerá que los servicios están bien prestados y, en cambio, esto no será nada más que una farsa".

¿Se cumplió el plan?

Un año más tarde —como se ha expuesto— con economías, se adquirió el barco hidrógrafo *"Capitán Miranda"*; el *Montevideo* y el *18 de Julio* no se enajenan aportando recursos: son radiados 5 años más tarde; el *Río Branco* se obsequia a una institución de-

portiva, el *Uruguay* no es sometido a la sustancial reparación que pedía Federico García Martínez.

Cuando el país festeja su primer siglo de vida independiente, la Armada vegeta en lamentable esterilidad.

6. – Fundación del Club Naval.

El 1º de octubre de 1928, si bien afectada por crisis de material naval, la oficialidad de marina formaba una entidad de envergadura y significación dentro de la sociedad uruguaya. El espíritu de comunidad alentado por las actividades específicas tan proclives a la solidaridad, sintió la necesidad de crear un organismo social y fue así que el 1º de octubre del año precitado, un grupo de oficiales se reunía en el Salón de Actos públicos de la Escuela Naval (Sarandí 122) "con el propósito de orientar actividades, correspondientes a la creación del Centro Naval Militar".

Para esa fecha, ya se había realizado consultas previas y 104 jefes y oficiales en actividad y retiro y 3 civiles habían comprometido su adhesión a la idea y la oblación de una cuota destinada a darle realidad.

Realizada la primera reunión formativa en carácter de asamblea, fue electa la Comisión Provisoria, recayendo la presidencia en el Cap. de Fragata Juan A. Güimil, por ser el Comandante del R.O.U. "18 de Julio", unidad en la que había nacido la iniciativa. Conjuntamente, se designan dos secretarios: el Tte. de Navío Noel Mancebo y el Gdia. Marina Américo Dentone ([14]).

Desde su fundación, la entidad ha mantenido una existencia de progreso constante; posee dos sedes propias y desarrolla una acción social y de realizaciones de altos logros. Su acta fundacional es la siguiente.

ACTA DE FUNDACION

ACTA Nº 1. — En Montevideo, al primer día del mes de Octubre de mil novecientos veintiocho, reunidos en el Salón de Actos Públicos de la Escuela Naval, Calle Sarandí Nº 122, los Señores Jefes y Oficiales que figuran y firman la presente Acta, convinieron, conforme con la exposición de motivos adelantados por el Teniente de Navío Noel A. Mancebo, en representación de los organizadores, dar a la presente reunión carácter de Asamblea, con el propósito de orientar actividades, correspondiente a la creación del "Centro Naval Militar". Fueron presentados previamente: 1º) El Compromiso firmado por los adherentes, cuyo texto es como sigue: "El abajo firmado autoriza a la Contaduría de la Dirección de la Armada, para que mensualmente, a partir del 1º de Agosto de 1928 hasta el 1º de Agosto de 1930 le descuente cinco pesos de su sueldo,

para la fundación de un Club Naval". Nómina de los Señores que hasta el presente han contraído este Compromiso: Capitanes de Navío: Carlos Baldomir y Enrique Taylor. Capitanes de Fragata: Ramiro Jouan, Gustavo Schroder, Carlos Carbajal, Juan P. Calviño, Federico Ugarteche, Eduardo Saez, Rodolfo Hernández, Domingo Gomensoro, Juan A. Güimil, Héctor Luisi, Juan J. San Martín, Juan A. Battione, Teodofredo Camacho, Oscar Tagle, Arnoldo Camps. Capitanes de Corbeta: Raúl Suárez, Diego Johnson, Octavio San Martín, José M. Altamirano, Eduardo Nosei, Alfredo Aguiar, Eduardo López Figuerido, José Rodríguez Varela, Mario Percovich. Tenientes de Navío: Dante Grolero, Miguel A. Bertelli, Noel A. Mancebo, Fernando Fuentes, Bervano Bianchi, Zapicán Rodríguez. Alféreces de Navío: Rodolfo Salvatella, Enrique Milans, Yolando Mognoni, Alfredo Caffera, Mario Collazo, Juan C. Correa, Roberto M. Prada, Pablo Valdéz García, Regino Rodríguez Luis, Juan C. Deambrosio, Javier de los Campos, Leopoldo Otero. Guardia Marinas: Eduardo Beraldo, Manuel de la Bandera, Italo Velardo, Sergio Estéves, Adolfo Parietti, Román Raffo, Víctor Vicente, Américo Dentone, Alberto Sghirla Lauro Pittamiglio, Mario Botto, Washington Marroche, Hispano Pérez, Juan C. Lagisquet, Carlos A. Curbelo, Clemente Pradines, Raúl Leal, Horacio Bogarín, Miguel A. Alvarez, Alfredo Gericke, Oscar Arenas, Primitivo Cabrera, Aurelio Cabrera, Alfonso Delgado, Romeo Arenas, José M. Alvarez, Gabriel Retamoso, Agustín Cabrera, Angel Nilo Sierra, Fernando Fontana, Juan B. Conti, Julio Poussin, Magiorino Bianchi, Alberto Martorell, Francisco A. Risso, Juan J. Willat, Pablo J. More, Héctor Daglio, Héctor Miralles, Alberto Arbulo, Romeo Barcia, Rodolfo Mier. Capitán de Fragata Asimilado G. Real de Azúa. Capitán de Corbeta Asimilado Vicente Espósito. Tenientes de Navío Asimilados: Julio Thomas, Dr. Sebastián Buquet. Alféreces de Navío Asimilados: Amarano Mattos, Silvio F. Costa, Luis E. Arroyo, Vicente Rojo, Angel Azcoytia. Guardia Marinas Asimilados: Jorge Salvatella, Enrique Melchó, Juan Aminer. Capitán de Navío Retirado: Felipe Cataumbert, Capitán de Fragata Retirado Arturo Vázquez, Capitán de Navío Retirado Juan Ortiz, Capitán de Fragata Retirado Arturo Parada, Teniente de Navío Retirado Alberto D'Angelo. Doctores: Luis J. Dentone, Asdrúbal Delgado. Señores Carlos Sosa Pereira, Enrique Vidal, Tomás Monfort Stirling.

2º) La solicitud presentada a la Dirección de la Armada, para que por su intermedio se gestionara, ante la autoridad correspondiente, la autorización oficial para la creación de un "Centro Naval Militar". Su Texto es como sigue: "Montevideo, agosto 27 de 1928. Al Señor Director de la Armada: Existiendo el deseo entre los Oficiales, de formar el "Centro Naval Militar del País", con carácter social cultural; y como ya se posee el

número de adhesiones suficientes (según hemos manifestado a Vd. en oportunidad) para anhelar la creación definitiva de esta patriótica institución, los abajo firmados solicitan, que por donde corresponda, nos sea gestionado su autorización, a fin de llevar a término las aspiraciones de todos. Saludan a Vds. atentamente. Teniente de Navío Noel A. Mancebo, Alférez de Navío Mario Collazo Pitaluga, Guardia Marina Américo Dentone".

3º) Trámite de la solicitud, dado por la Dirección de la Armada; y resolución del Excmo. Ministro de Guerra y Marina, Gral. de Div. E. Mendoza: "Dirección de la Armada. Montevideo, agosto 31 de 1928. Al Excmo. Señor Ministro de Guerra y Marina: a consideración de V. E. tengo el honor de elevar la solicitud presentada por varios Sres. Oficiales, por la que piden se les autorice para crear un Centro Naval con carácter social-cultural, informando: que esta Dirección, teniendo en cuenta el carácter a darse a dicho Centro, y el número de adherentes al mismo, casi la totalidad de los Sres. Oficiales de la Armada, no ve inconvenientes, salvo mejor opinión de V. E. que se autorice el pedido en vista. No obstante V. E. resolverá lo que estime más conveniente. Saluda a V. E. respetuosamente. Capitán de Navío Federico García Martínez. Director".

"Ministerio de Guerra y Marina. Montevideo, setiembre 7 de 1928. Autorizado, vuelva a la Dirección de la Armada. Gral. de Div. E. Mendoza".

"Dirección de la Armada. Montevideo, setiembre 13 de 1928. Dése vista a los Señores oficiales interesados. Vuelto. Archívese. Cap. García Martínez". — "Enterado, vuelve a la Dirección como está dispuesto. Teniente de Navío Noel A. Mancebo. Alférez de Navío Mario Collazo Pitaluga. Guardia Marina Américo Dentone".

De acuerdo con la autorización que precede, favorable, se dio a la reunión el carácter especial que consta en el encabezamiento de la presente acta. Nómina de los señores Jefes y Oficiales que asistieron a la reunión: Capitanes de Fragata: Eduardo Saez, Rodolfo Hernández, Juan A. Guimil, Héctor Luisi. Capitanes de Corbeta: José M. Altamirano, Eduardo López Figuerido. Capitán de Corbeta Asimilado Vicente Espósito. Tenientes de Navío: Miguel A. Bertelli Horne, Noel A. Mancebo, Fernando Fuentes. Alféreces de Navío: Alfredo Caffera, Rodolfo Salvatella, Yolando Mognoni, Juan Carlos Correa. Alféreces de Navío Asimilados: Amarano Mattos, Juan Aminer. Guardia Marinas: Eduardo Beraldo, Manuel de la Bandera, Italo Velardo, Américo Dentone, Alberto Sghirla, Mario Botto, Juan Carlos Legisquet, Miguel Angel Alvarez, Alfredo Gericke, Oscar Arenas, Primitivo Cabrera, Aurelio Cabrera, Alfonso Delgado, Romeo Arenas, Gabriel Retamoso, Angel Nilo Sierra, Julio C. Poussin, Alberto Martorell, Francisco Risso,

Juan J. Willat, Pablo More, Héctor Daglio, Héctor Miralles, Alberto Arbulo, Guardia Marina Asimilado Jorge Luis Salvatella.

Inaugurado el Acto, el Capitán de Fragata Juan A. Güimil, indicó la conveniencia de que se eligiera, previamente, un presidente provisorio, pudiendo ser el Oficial más antiguo presente; y dos secretarios. Designó para secretarios a los señores Teniente de Navío Noel A. Mancebo y Guardia Marina Américo Dentone.

El Jefe más antiguo presente, Capitán de Fragata Eduardo Saez, manifestó que aceptaría gustoso; pero "que habiendo nacido la idea del Centro Naval, a bordo del "ROU 18 de Julio", creía que al Comandante de esta unidad, Capitán de Fragata Juan A. Güimil, se le debía conferir el honor, conjuntamente con los secretarios designados, de constituir la primera Comisión provisoria del Centra Naval".

Fue aceptada la indicación que precede, quedando constituida la "Comisión Provisoria" de la siguien manera: Presidente: Capitán de Fragata Juan A. Güimil, Secretarios: Teniente de Navía Noel A. Mancebo y Guardia Marina Américo Dentone.

Presidida la Asamblea, solicitó la palabra el Capitán de Corbeta Eduardo López Figuerido; e hizo moción para que se aceptara que la Comisión dirigente, se encargara de formular los Estatutos e integrara asimismo la Comisión del Tesoro. Expresó también la conveniencia de que se gestionara autorización, ante la autoridad competente, para que el Salón de Actos Públicos de la Escuela Naval pasara a ser, además, sede provisoria del Centro Naval; y para que, la imprenta y el casino de esta repartición pudieran ser usadas por el Centro Naval, oportunamente.

Manifestó el Capitán de Fragata Rodolfo Hernández, que se debía aumentar el número de miembros que componían la Comisión Provisoria, porque a su juicio eran muchas las tareas que se le confiaban.

Solicitó la palabra el Teniente de Navío Noel A. Mancebo, e hizo moción para que se constituyeran dos Comisiones independientes. Una encargada de los Estatutos y la otra del Tesoro. Propuso para miembros de la Comisión de Estatutos, a los señores Capitanes de Fragata Juan A. Güimil y Héctor Luisi; al Capitán de Corbeta José A. Altamirano y al Teniente de Navío Fernando Fuentes.

El Capitán de Fragata Héctor Luisi expresó que no podría aceptar su designación, debido a sus múltiples tareas, y que agradeecía la distinción. El Capitán de Corbeta Eduardo López Figuerido solicitó la palabra, e indicó que insistía en su moción.

El Teniente de Navío Fernando Fuentes, hizo moción para que se transara en el término medio, es decir: para que la Co-

misión establecida fuera integrada con dos miembros más, pudiendo ser en tal caso, los miembros integrantes, los Capitanes de Corbeta José M. Altamirano y Eduardo López Figuerido.

Puesta a votación la moción del Teniente de Navío Fernando Fuentes, fue aceptada por mayoría.

Quedó, en esta forma, constituida la Comisión de Estatutos: Capitán de Fragata Juan A. Güimil; Capitán de Corbeta José M. Altamirano; Capitán de Corbeta Eduardo López Figuerido; Teniente de Navío Noel A. Mancebo y Guardia Marina Américo Dentone.

El Presidente provisorio hizo moción para que la Comisión del Tesoro, fuera constituida, por el Capitán de Navío Carlos Baldomir; Capitán de Corbeta Guillermo López Montiel; y el Guardia Marina Eduardo Beraldo. Puesta a votación la moción del Presidente Provisorio Capitán de Fragata Juan A. Güimil, fue aceptada por mayoría.

Solicitó la palabra el Capitán de Corbeta Eduardo López Figuerido e indicó que insistía en la segunda parte de su moción.

El Capitán de Fragata Héctor Luisi manifestó: "Yo no apoyo la moción del Segundo Comandante de la Escuela Naval Capitán de Corbeta Eduardo López Figuerido, por encuadrarse dentro de un instituto militar, donde sería difícil deslindar la parte disciplinaria, de la parte social; además la Escuela Naval se vería perjudicada".

El Capitán de Fragata Rodolfo Hernández expresó: "Que apoyaba la moción del Capitán de Corbeta Eduardo López Figuerido, porque la Escuela Naval puede ceder con carácter provisorio, sus salones, etc., sin perjuicio para ella, al Centro Naval.

Se puso a votación si la comisión establecida debía solicitar, a la superioridad el Salón de Actos Públicos de la Escuela Naval, para sede provisoria del Centro Naval, y sus reparticiones indicadas, para usarlas en oportunidad.

La segunda parte de la moción del Capitán de Corbeta Eduardo López Figuerido fue aceptada por mayoría.

El Teniente de Navío Miguel Bertelli, solicitó la palabra, e hizo moción para que la institución que se acaba de formar, se denominada "Club Naval".

Puesta a votación la moción que precede fue aceptada por unanimidad.

El Teniente de Navío Noel A. Mancebo hizo moción para que se constituyera una Comisión de "Propaganda".

Fue aceptada la moción precedente; y se autorizó a la "Comisión Provisoria' para que designara sus miembros.

El Teniente de Navío Fernando Fuentes hizo moción para que la Asamblea tributara, en homenaje a los iniciados del "Club Naval", un voto de aplauso. Fue aceptada la Moción. No siendo para más, el Acto, se levantó la sesión.

NOTAS

(1) Memoria del Ministerio de Guerra y Marina; 15 Feb. 1915 - 15 Feb. 1917. Mdeo., 1917. Pág. 64.

(2) R. N. L. D. Tomo 38; pág. 797.

(3) Ob. cit. en Nota 1; págs. 322 a 475.

(4) C. L. D. T. 39; págs. 348 y 503, respectiv.

(5) Ob. cit. en Nota 1; pág. 1090.

(6) Id. Id. págs. 77, 79, 740.

(7) DORNER y BERNITT: "Requisición de los vapores alemanes refugiados en el puerto de Montevideo por el Gobierno del Uruguay en 1917". Mdeo., 1918.

(8) Memoria del Ministerio de G. y Marina del 16 Feb. 1920 al 15 Feb. 1921. Mdeo., 1920; págs. V y XXI, respectiv.

(9) ACEVEDO, EDUARDO: "Anales históricos del Uruguay"; Mdeo., 1930. T. VI; pág. 165.

(10) Diario Oficial, Nº 6.548; 9 Abr. 1928; pág. 8—A.

(11) "El Día", Mdeo. 22 Ag. 1918; pág. 4, col. 3.

(12) Mensaje del Pte. de la Repca., Dr. Juan Campisteguy a la H. Asamblea General al inaugurar el 1er. período de la XXX Legislatura. Mdeo., 1929; pág. 43.

(13) Ob. cit., en nota 10.

(14) Boletín del Club Naval. Año 1 Nº 1 Pág. 3.

CAPITULO XI

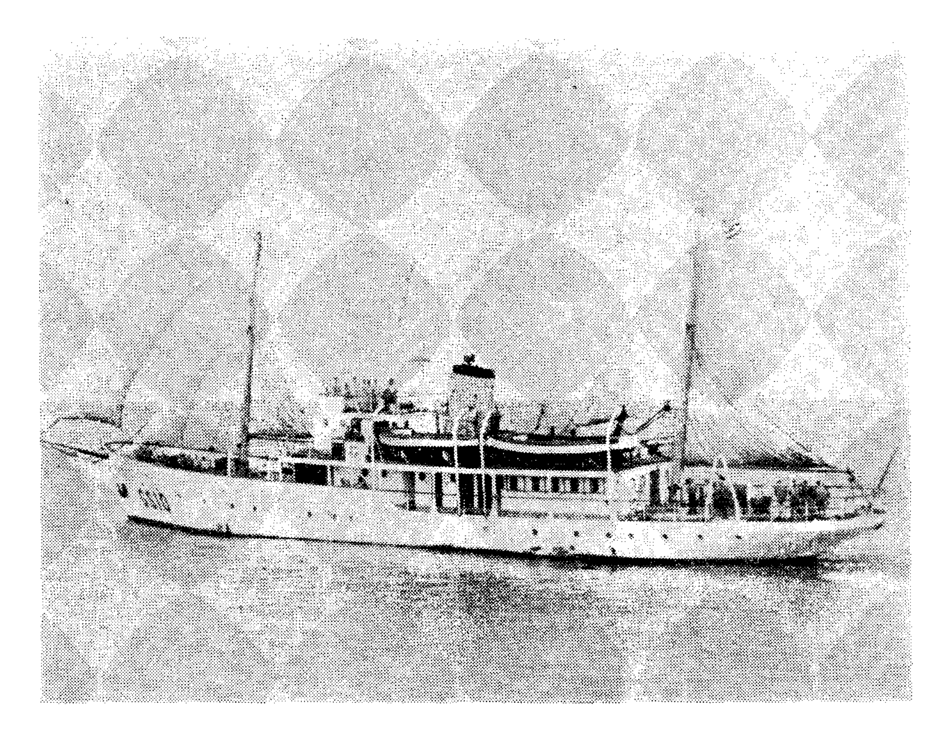
Evolución Naval y Organizativa 1930-1975

Eliminada el 50 % de la fuerza naval por los artículos 12 y 13 de la Ley de Presupuesto General de Gastos Nº 8.743 del 5 de agosto de 1931, el Ministro de Guerra y Marina, Dr. Alberto Mañé, manifestó que las economías resultantes se destinarían al pago del servicio de un empréstito destinado a la compra de material naval. Se continuaría así el procedimiento del Presidente Campisteguy que mediante ahorros adquirió el barco hidrógrafo "Capitán Miranda"; seis años más tarde se ordenó la construcción de los guardacostas *Salto, Paysandú* y *Río Negro*, con lo que la Armada comenzó a salir de su deprimente situación, merced a su propia contribución, aportando el sacrificio de la reducción de sus rubros.

Cierto que ninguno de los barcos nombrados representaba un ponderable valor militar: el *Capitán Miranda* por su naturaleza y los guardacostas por la debilidad de su estructura y reducida artillería; pero todos aportaban el mérito de un material nuevo y útil para el cumplimiento de funciones satisfactorias a inquietudes profesionales.

El *Capitán Miranda* permitió emprender una campaña hidrográfica de relevamiento de nuestras costas y aguas, con empleo de una organización técnica cuyo resultado fue la publicación de varias cartas de circulación universal lo que, naturalmente, satisfizo el orgullo profesional; además, que siendo el primer barco con propulsión Diesel con que contó la Armada, dio motivo al personal del Cuerpo de Máquinas a iniciarse en una experiencia nueva de capacitación profesional. Y en cuanto a los guardacostas, así su hazañosa conducción de Italia al Plata como su empleo posterior en activa misión de vigilancia de costas, ofreció a una clase profesional la justificación del esfuerzo del Estado en su preparación.

Por último, en este período se inician cambios significativos en la estructura de la Armada que la proyectan a un mayor campo de acción.



Barco hidrográfico R.O.U. "Capitán Miranda"

1. – El Capitán Miranda y los guardacostas

En su mensaje a la Asamblea General del 19 de noviembre de 1929, el Presidente Campisteguy daba cuenta que se había contratado con la Sociedad Española de Construcción Naval, previo llamado a licitación, la construcción de un barco hidrógrafo para la Armada por el precio de $ 180.063, destinándose a su pago las economías determinadas por el Art. 21 de la ley del 16 de noviembre de 1926, provenientes del Empréstito del 18 de abril de dicho año.

Para vigilar las obras se envió a España una misión encabezada por el C/C Julio Lamarthée, los Alféreces de Navío Alberto Martorell y Francisco Risso y Gdia. Mar. Héctor Miralles, interviniendo también los oficiales que se hallaban en misión en dicho país, T/N. Bogarín y Poussin.

El barco construido en los astilleros de Matagorda (Cádiz) fue conducido al Uruguay por una tripulación española contratada; arribó a Montevideo el 16 de diciembre de 1930. El 1º de abril de dicho año se había dispuesto darle el nombre de aquel distinguido jefe, estudioso de nuestra hidrografía.*

* Anexo I, Nº 15.

Si bien, como lo expresara el Dr. Campisteguy, la nave no aportó nada a la flota militar, fue de suma utilidad en trabajos hidrográficos. A los 8 meses de su incorporación a la Armada, el 11 de agosto de 1931, partía para su primera misión la que se extendió cerca de un año, levantándose la carta de Punta Ballena a José Ignacio y cuarterones de las islas Gorriti, Lobos y Flores, navegándose en el curso de los trabajos 4.700 millas y efectuándose 15.000 sondajes en un área de 650 km^2, equivalente a la superficie del departamento de Montevideo.

Estos trabajos levantaron la moral de la Armada y la prestigiaron ante la opinión pública que conoció de ellos.

En 1933, el país vivió una crisis política, consecuencia de la económica que azotaba al mundo. El Presidente constitucional, Dr. Terra, disolvió el Parlamento y al Consejo Nacional de Administración, actuando con poderes absolutos hasta 1934. Entre las medidas administrativas adoptadas por este Poder Ejecutivo hubieron varias que afectaron a la Armada; entre ellas la decisión de ordenar la construcción de 3 pequeñas naves, aptas para patrullar el litoral suroeste y el río Uruguay.

Efectuada la licitación de práctica, fue adjudicada a los "Cantieri Navali Riuniti" situados en Ancona, sobre el Adriático.

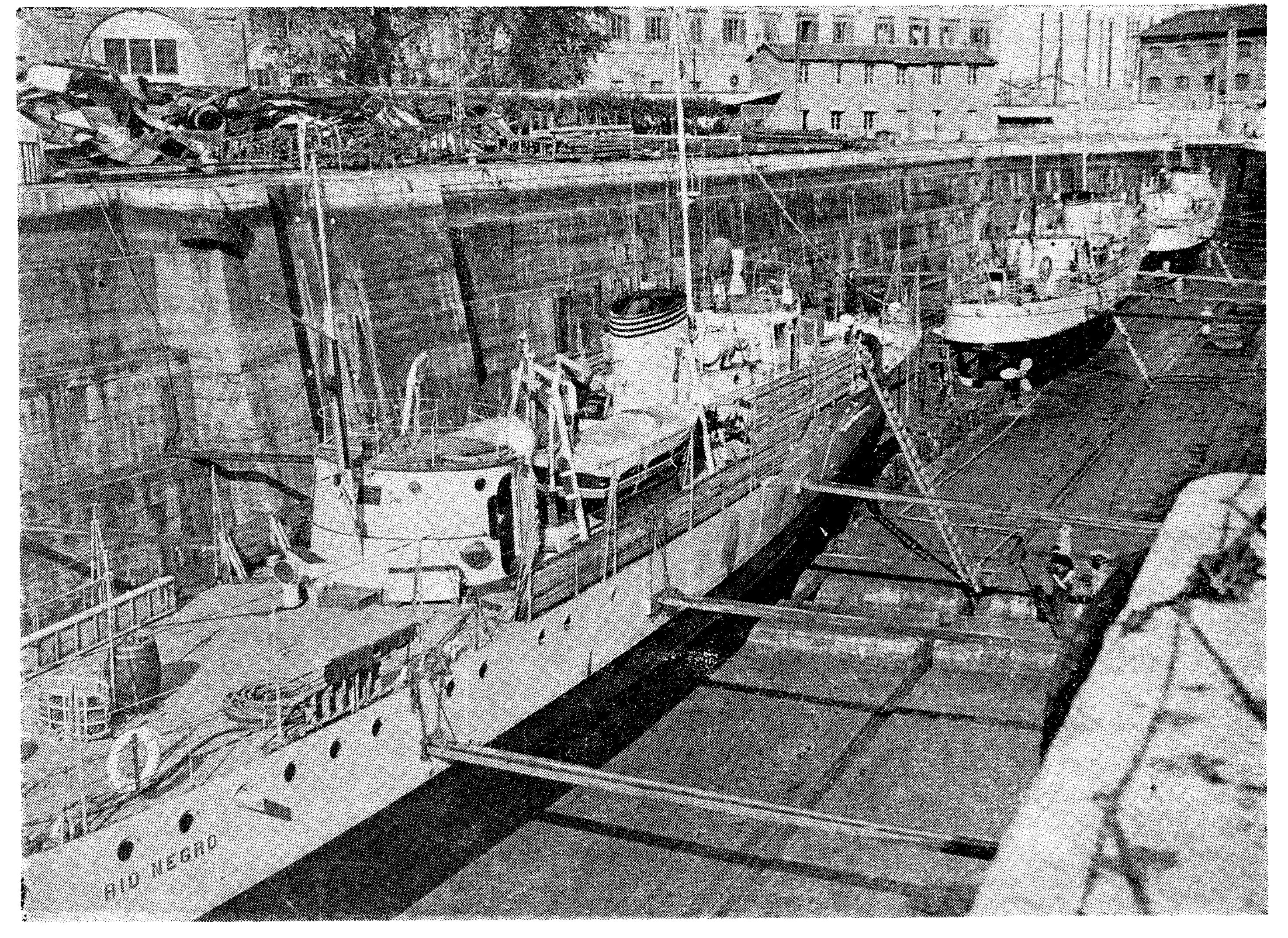
Para vigilar su construcción fue designada una misión encabezada por el C/F Eduardo Nosei * e integrada por los Ttes. de Nav. Francisco Risso, Héctor Daglio y el Alf. de Nav. Homero Martínez Montero, a los cuales se sumó más tarde el C/C Roberto Prada que finalizaba sus cursos de Ing. Naval en la Academia de Livorno.

La misión embarcó para Italia en junio de 1934; el 21 de julio del año siguiente se botaba la primera de las naves, bautizada *"Paysandú"*; las dos siguientes lo fueron a las pocas semanas y el 23 de noviembre de 1935 la escuadrilla estaba lista para zarpar hacia el Uruguay, conducidas las naves por tripulaciones de la Armada Nacional y llegadas al puerto de Ancona poco antes de emprender el viaje, por lo que carecieron de oportunidad para efectuar una práctica efectiva de las unidades, no obstante lo cual el viaje de casi 8.000 millas efectuada a lo largo del Adriático, el Mediterráneo y el Atlántico se realizó sin accidentes.

Comandaron las naves el C/C Regino Rodríguez Luis (A. 1 "Paysandú"); el C/C Zapicán Rodríguez el A. 2 "Salto" y el C/C Dante Grolero el A. 3 "Río Negro", dirigiendo la flotilla como jefe el C/F Eduardo Noséi.

Del puerto de construcción los guardacostas se dirigieron a Palermo a fin de sufrir la última inspección en el dique seco de la ciudad y encontrándose todo normal se dio la orden de partida que hubo de ser aplazada por la ruptura del eje de uno de los generadores eléctricos del *Paysandú*. El 7 de diciembre, previos los sa-

* Anexo I, Nº 16.



Los Guardacostas R.O.U. "Río Negro", R.O.U. "Salto" y R.O.U. "Paysandú" en el dique seco de Palermo "Sicilia), el 27 de noviembre de 1935

ludos de cortesía a las autoridades legales, se parte de Palermo con destino a Gibraltar en una travesía estimada en tres días; se emplearon 27 pues el encabritado Mediterráneo se ensañó con los pequeños buques de 150 Ton. de desplazamiento y m 1.50 de calado, de quilla casi plana, ofreciendo poca defensa a aquel mar encrespado.

La partida de Palermo fue ya un anuncio de lo que habría de ser la trayectoria por el Mediterráneo, pues a las pocas horas hubo de retornarse a puerto debido a un fuerte temporal que hacía sumamente penoso el avance. El 10 de diciembre la escuadrilla se hizo nuevamente a la mar, asaltada al anochecer por otro temporal que obliga a buscar refugio al socaire de la isla Galite; pero el fuerte mar de fondo hace imposible aguantarse en el eventual fondeadero por lo que se reanuda el viaje, lográndose alcanzar a la madrugada el abrigado puerto africano de Bizerta.

El 17, a las 9.30 hs, se reanuda el viaje, siempre con la meta puesta en Gibraltar; mas el Mediterráneo se opone a tal propósito por lo que el 19 se recala en Bone que recién se puede abandonar el 23 para tener que derribar llegándose a Argel en la Nochebuena. Al día siguiente, a mediodía, las planas mayores de los tres buques se reúnen en la cubierta del *Paysandú* para festejar la Navidad de 1935. Los buenos deseos que se formulan persisten en los días que se está al abrigo del puerto; el 28 la flotilla vuelve a desafiar al Mediterráneo que endurecido y potente obliga a buscar refugio en Cherchell, un pequeño puerto de pescadores donde aquellos barquitos de 42 m de eslora parecían transatlánticos. Una derruida y semioculta escollera que dejaba una boca de 30 m de ancho, hubo de determinar una catástrofe cuando el *Paysandú,* que iba a la cabeza, se dirigía en medio de la oscuridad y las olas hacia un escollo.

De este inseguro refugio, providencial por una noche, se sale en la mañana del 30 para recomenzar la dura brega con el enfurecido Mediterráneo; para enfrentarlo, se apela al recurso de poner proa a la mar, atravesándosele así en sinuoso trayecto para atracar a los muelles de Málaga cuando terminaba el último día de 1935.

Tras breve visita de cortesía y de descanso a las fatigadas tripulaciones, el 3 de enero de 1936 se fondea en Gibraltar donde se halla concentrada una buena parte de la "Home fleet" a causa de la tensa situación internacional. El Almirante, jefe de la escuadra, con su insignia en el "Hood" de 42.000 toneladas retribuye la visita que se le hace: cumpliendo el ceremonial llega con sus ayudantes al *Paysandú* de 150 que recorre con atención.

A las 16 hs. del 7 de enero se zarpa con destino al Puerto de la Luz en la Gran Canaria, salvándose en tres días las 730 millas que lo separan del peñón; otra etapa igual en el calmo océano permite alcanzar el puerto de Dakar.

En este puerto las naves se alistan para emprender el cruce del Atlántico.

Se hace una profunda inspección de las instalaciones electromecánicas; la provisión de agua dulce se reduce al mínimo a fin de cargar el máximo de combustible, zarpándose el 21 de enero de 1936. En las últimas horas del 24 se cruza la línea ecuatorial, cambiándose la formación en fila por la de frente de manera que las tres naves pudieran hacerlo al mismo tiempo, cumpliéndose el viejo rito tradicional, celebrando juntos el ingreso al Hemisferio Sur. El 26 se llega a Recife para embarcar combustible; se parte el 28 y el 31 se ingresa a la hermosa bahía de Río de Janeiro donde pueblo, prensa y autoridades celebran la audaz y feliz travesía y agasajan a las tripulaciones. El Ministro de Marina, Almirante Guilhem y el Embajador uruguayo, Dr. Juan Carlos Blanco, ofrecen sendos almuerzos a jefes y oficiales.

El 4 de febrero, día fijado para la partida, el tiempo presenta mal cariz y el Embajador gestiona un aplazamiento; pero habiéndose comunicado ya a Montevideo la renovación del viaje, se hace imposible acceder. A poco de reemprender la marcha, el Comandante Nosei cursa el siguiente despacho al Dr. Terra: "Al aproximarnos a la patria quiero hacer llegar al señor Presidente, con mis respetuosos saludos, mi agradecimiento por el bien con que el Primer Jefe de las instituciones armadas del país dio a la Marina, confiándole la conducción de la escuadrilla de guardacostas a través de siete mil millas".

El despacho traducía el sentir unánime del instituto naval: dársele la oportunidad de demostrar su capacidad profesional. El Dr. Terra contestó: "Al retribuir el cordial saludo que me transmite en su carácter de Jefe de la Escuadrilla uruguayo, me complazco en expresarles la simpatía con que el pueblo y Gobierno siguen la magnífica cruzada que realizan los marinos compatriotas, que hacen honor a la República" (1).

El viernes 7 de febrero la escuadrilla fondea en La Paloma a fin de preparar las naves para su entrada a Montevideo, de donde se anuncia una calurosa recepción de autoridades y pueblo. Un elemental sentido de decoro imponía liberar a los buques de las huellas dejadas por la sal y las olas de tres mares, retocar la pintura arrancada y quitar la tablazón que, a manera de bretes, se había montado en Ancona en todo el largo de la eslora a fin de proteger hombres y bienes y cuya eficacia quedó demostrada. En los frecuentes y nada suaves temporales que sacudieron a los guardacostas, los rolidos eran tan pronunciados, que del castillo a la popa las bordas solían quedar bajo agua, embarcada por una banda y descargada por la otra en espumosas cataratas. No se habría salvado un hombre cogido por tales embates.

Amigos y familiares se hacen presentes en el avanzado puertito oceánico, de donde se zarpa a primera hora de aquel domingo 9 de febrero. Con fuerte mar de fondo, también el Plata quiere cobrar un peaje. A las 17 hs. de aquella luminosa tarde, las naves enfilan el canal de entrada entre vibrar de sirenas y los aplausos de un pueblo atestado a lo largo de los muelles, rindiendo su ge-

neroso y justo tributo de entusiasmo a quienes acaban de realizar la travesía de casi 8.000 millas sin perder un hombre ni tener un accidente.

A fines del mismo mes la escuadrilla emprende un viaje por el río Uruguay hasta Salto.

La Inspección General de Marina había proyectado establecer una base de operaciones para la misma en la isla Sola, frente a la desembocadura del arroyo de las Vacas "que ofrece una excelente posición estratégica para abrigo de las unidades navales que se afectarán al servicio de la represión del contrabando". ([2])

El Ministerio de Ganadería y Agricultura a quien pertenecía la isla la cedió al fin proyectado; pero el mismo nunca tuvo ejecución.

2. – La Inspección General de Marina

El desequilibrio económico de la primera guerra mundial acaecido en un período posterior, mantenía a la República en una profunda crisis que tuvo entre sus consecuencias políticas el golpe de Estado del 31 de marzo de 1933 y, como ya se expuso, entre las medidas de gobierno tomadas por el Dr. Terra, algunas afectaron a la Armada a cuya Dirección se incorporaron por decretos diversos servicios: el del Observatorio Nacional (25 de abril); Instituto de Pesca, el 24; Iluminación y Balizamiento, el 29 y Servicio Aeronáutico, el 18 de agosto.

Estas anexiones que acrecen la significación de la Armada dentro de las instituciones nacionales, establecen la necesidad —ya pensada— de dotarla de una ley orgánica que defina sus funciones y organización. Se la aprueba con el Nº 9.375 el 30 de abril de 1934 y sancionada el 3 de mayo. La jerarquía institucional de la Armada Nacional deriva de ella, siendo las siguientes sus disposiciones fundamentales: ([3])

CAPITULO I

ORGANIZACION GENERAL

Título I

Inspección General de Marina

Artículo 1º — A la Inspección General de Marina le competirá, de acuerdo con la presente ley, la dirección y organización de:

A) Fuerzas navales. B) Servicios. C) Enseñanza Naval. D) Prefectura de Puertos. E) Deportes.

Art. 2º — El Inspector General de Marina es el jefe del organismo y ejerce sus funciones con la colaboración de las reparticios públicas afectadas a las distintas dependencias.

(Hay, pues, un cambio: la Dirección de la Armada de 1915 se cambia por Inspección General de Marina y, consecuentemente, hay una mutación en la denominación del jerarca).

Título II

Fuerzas navales

Artículo 3º — Las fuerzas navales están compuestas por: 1) Fuerzas activas. 2) Fuerzas de la reserva naval.

(Se establece que cada una de ellas comprende: A) Personal; B) Material).

El personal de las fuerzas activas se constituye con los cuadros del Cuerpo General, de los Cuerpos Auxiliares, Personal Policial y Personal Civil y el material, con las unidades flotantes, aéreas, diques, varaderos y arsenales navales. Los efectivos del Cuerpo General (cuadros de oficiales, clases y marinería de las unidades navales, aéreas y reparticiones navales) y los del Cuerpo de Ingenieros Maquinistas, componen el personal marino-militar.

Las fuerzas de la Reserva Naval se integraban con jefes y oficiales en retiro no mayores de 60 años e instituciones comprendidas dentro del ámbito marítimo; y el material asignado a la Reserva Naval comprendía no sólo todas las embarcaciones no militares propiedad del Estado, sino las que fuesen de propiedad privada.

Por primera vez en la historia del país se incorporaban al ámbito de la Armada el personal, material y establecimientos no estrictamente militares pero vinculados al ambiente marítimo.

Como Servicios dependientes de la Inspección General de Marina, se incluían: 1) Servicio de Reclutamiento y Movilización; 2) Servicio de Construcciones, reparaciones y armamentos; 3) Servicios de aprovisionamiento; 4) Servicios de Sanidad; 5) de Hidrografía; 6) de Iluminación y Balizamiento; 7) de Aeronáutica; 8) de Meteorología; 9) de Oceanografía y Pesca; 10) de Informaciones y comunicaciones.

Era la legalización de las incorporaciones efectuadas por los diversos decretos de 1933 citados en página anterior.

La Armada adquiría así una importancia de destaque dentro de la organización militar del Estado, situación a la que debía hacer frente con su personal. Felizmente, para 1934, la Escuela Naval y otros institutos docentes habían preparado personal de suficiente capacitación para hacerse cargo de los distintos servicios que se incorporaban.

Por el Art. 5º del Título IV, la Enseñanza naval se confiaba a la Escuela Naval, a la de Ampliación y de Cultura Técnica Ele-

mental, a la de Educación Física Marinera y de Deportes Náuticos, a la Escuela de Aprendices Marineros y a la Escuela de Operarios Navales. Se autorizaba a la Inspección General a crear el Cuerpo de Artillería de Costas y la Intendencia de Marina.

Las jerarquías para el Cuerpo General eran las del proyecto de ley de 1902 ya citado, salvo el empleo de Almirante que se suprimía; en el Cuerpo de Máquinas y Electricidad se limitaban a Capitán de Navío y en el de Administración, a Capitán de Fragata.

Si bien el Art. 1º de esta Ley atribuye a la Inspección General de Marina funciones de dirección y organización de las fuerzas, servicios y enseñanza naval, nada establece acerca de los órganos superiores a quienes confiar tales tareas directivas; nueve años más tarde se llena ese vacío mediante el Decreto-ley Nº 2.057 del 13 de febrero de 1943 que crea el Estado Mayor Naval y la Dirección General de los Servicios.

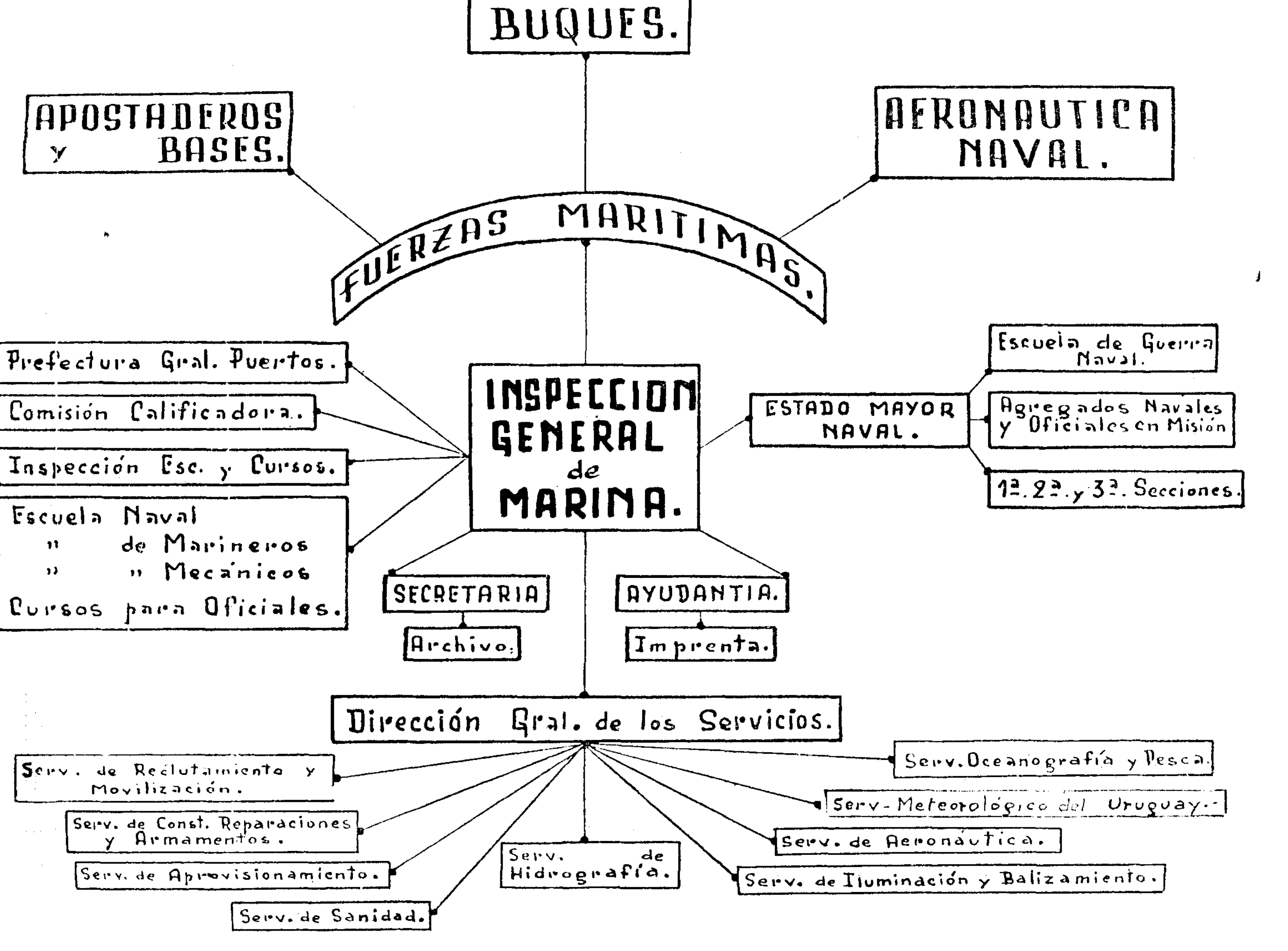
El primero, que se define como el "organismo que tiene como función ser el auxiliar inmediato del Inspector General de Marina, en todo lo relativo con la preparación y utilización de las fuerzas marítimas", se organiza sobre la base de tres secciones: 1) Organización (1ª S E.M.); 2) Informaciones (2ª S.E.M.); y 3) Operaciones (3ª S.E M.).

La segunda, dependencia directa del Inspector General, se define como el "organismo que tiene como función la coordinación de los servicios en beneficio de la eficiencia de las fuerzas marítimas. Y como por Resolución del 6 de marzo de 1941 se ha creado la Escuela de Guerra Naval, el organograma de la Inspección G. de Marina en 1944 responde al cuadro de la lámina adjunta, tal como aparece en la Ordenanza Naval, O/G Nº 111 del 15/I/1944.

Dos años más tarde de esta fecha, el 16 de octubre de 1946, se promulga con el Nº 10.808 la segunda ley orgánica de la Armada a la que se le comete como misión esencial "defender la integridad territorial del Estado, el honor, e independencia, la paz, la Constitución y las leyes de la misma"; dependiendo directamente del Ministerio de Defensa Nacional y reconociendo como Jefe Superior al Presidente de la República. Se mantienen las creaciones del Decreto-Ley Nº 2057 arriba citadas, pero en los Servicios se eliminan los de Oceanografía y Pesca que ha pasado a constituir un ente autónomo y el de Informaciones y Comunicaciones.

En el cuadro de Oficiales se suprime el grado de Vicealmirante y en el Cuerpo de Ingenieros de Máquinas y Electricidad se innova en cuanto a la denominación jerárquica.

Finalmente, el Art. 59 de la Ley Nº 13.835 del 7 de enero de 1970, vuelve a cambiar la denominación del instituto: la Inspección General de Marina pasa a llamarse Comando General de la Armada, siguiendo las denominaciones adoptadas para el Ejército y la Fuerza Aérea.



Cuadro de Organización de la Inspección General de Marina aprobado por decreto Nº 2738, B. M. D. N. Nº 1496

3. — Los servicios incorporados

Corresponde dar una información general y compendiada acerca del origen y evolución de los distintos servicios incorporados a la Armada Nacional por los decretos de 1933, primero; luego por la ley orgánica del 30 de abril de 1934.

A) **Servicio de Iluminación y Balizamiento.**

Desde los primeros días de la historia de la República, el balizamiento —ciego, al comienzo, realizado con simples perchas de madera fijadas al fondo de las aguas— fue atendido por la capitanía del Puerto de Montevideo, operando por sí o contratando el servicio con particulares. El servicio de faros, en cambio, se inició con particulares que lo obtenían mediante concesiones. Al vencimiento de las mismas, en el correr del siglo pasado, pasó a la esfera oficial, haciéndose cargo de los faros el ex-Ministerio de Fomento y luego de Obras Públicas, a través de oficinas especializadas. El 29 de abril de 1933, por Decreto-Ley Nº 9.019, se dispuso que el servicio pasase a depender de la Dirección de la Armada. Se establecía como fundamento de la disposición que nada era más racional y lógico desde el punto de vista técnico-administrativo, que quienes tenían por misión el estudio de la configuración de la costa y aguas adyacentes, las condiciones de navegación y trazado de cartas y derroteros, fuesen los más capacitados para apreciar el detalle de cuanto competía al servicio de iluminación y balizamiento. Por lo tanto, precisaba el mencionado Decreto-Ley: "Art. 1º — Pasa a depender de la Dirección de la Armada el Servicio de iluminación de los ríos Uruguay y de la Plata y costa oceánica, a cuyo efecto la Dirección de Hidrografía del Ministerio de Obras Públicas hará entrega a aquella repartición de todos los materiales utilizados para el servicio de Iluminación y Balizamiento, tanto fijo como flotante; de los depósitos, usinas, locales, instrumental, planos, libros y documentos relacionados con los faros y balizas; de los vapores "Oyarvide" y "Balizador C. 9", etc. Art. 2º — La Administración General de Faros hará entrega a la Dirección de la Armada de los faros a que se refiere la planilla Nº 135 del Presupuesto General de Gastos, así como del personal destinado a los mismos, archivos y elementos de todas clases, relacionados con el servicio".

De la fecha de aquel cambio de dependencia han pasado muchos años; el país ha vivido épocas difíciles, de penurias económicas y financieras que afectaron sensiblemente la prestación de un servicio de tanta importancia como el destinado a dar seguridad al uso de las vías navegables utilizadas por la navegación. ¿Cómo se ha desenvuelto bajo la administración de la Armada Nacional? El inventario, limitado a los últimos años, establece que el número de boyas ha aumentado en un 100 %; se ha montado y organiza-

Cuadro de Organización de la Inspección General de Marina aprobado por decreto Nº 2738, B. M. D. N. Nº 1496

do un taller de reparaciones para las mismas, elemento indispensable si se tiene en cuenta que cada boya cuesta en la actualidad unos 24.000 dólares; se ha puesto en funcionamiento una planta productora de gas-acetileno, el combustible utilizado por el balizamiento luminoso; se han restaurado totalmente los faros de José Ignacio y Cabo Polonio con sus instalaciones y se repara el de isla de Lobos; trabajos onerosos y difíciles no sólo por la edad de los faros, casi todos centenarios, sino por la dificultad de los accesos que encarecen el traslado de los materiales y el mantenimiento de la mano de obra; se ha reparado a nuevo el balizador *Vanguardia* y la lancha SIB Nº 1, etc.

La Armada ha respondido así, adecuadamente, a la responsabilidad que se le confió en 1933.

B) **Servicio Meteorológico.**

El estudio de la climatología recibió gran impulso del Sr. Alberto Gómez Ruano que obtuvo el apoyo municipal para el montaje de un Observatorio. Cuando por razones no divulgadas el proyecto fue abandonado, retomó la iniciativa el Prof. Luis Morandi quien había estado dirigieendo un establecimiento de tal naturaleza montado en el Colegio Pío, de Villa Colón, a fines del siglo pasado.

El Sr. Morandi tomó posesión del local el 19 de marzo de 1900 y el Observatorio del Prado —Suárez y Millán— comenzó a funcionar el 1º de enero de 1901.

En 1905, el entonces Ministro de Fomento, Ing. Alberto Capurro encomendó al Prof. Morandi la elaboración de un proyecto de nacionalización del servicio, creándose dos institutos independientes: el Instituto Físico Climatológico y el Instituto de Previsión del Tiempo, denominación que más ttarde se cambió por la de Instituto Meteorológico Nacional. ([4])

Este fue montado en fecha posterior en el último piso del viejo edificio de Juan Lindolfo Cuestas y Cerrito, donde desarrolló sus actividades como servicio nacional.

Fue incorporado a la Dirección de la Armada por el Decreto-Ley Nº 8.990 del 25 de abril de 1933. La decisión fue justificada expresando que el Observatorio Nacional no había satisfecho en ningún momento todos los cometidos asignados por el decreto del 13 de febrero de 1925, al no habérsele suministrado el personal, los recursos y el material indispensables para el cumplimiento de la amplia misión científica que tal disposición le cometía. El Poder Ejecutivo, se agregaba, tiene la obligación de hacer rendir al máximo a todas las reparticiones públicas, y el Servicio era necesario para la protección de la navegación marítima, los estudios aerológicos indispensables para la navegación aérea, para las determinaciones horarias, etc.

En la Ley Orgánica de la Marina del 3 de mayo de 1934, se incorpora a la Armada como Servicio de Meteorología, cuyo personal superior lo dirige hasta 1974 y la evolución del mismo, en los 41 años, podría sintetizarse así: Para atender los diversos servicios, el personal auxiliar pasa de menos de 40 hombres a más de 400; se crea en 1944 la Escuela de Meteorología —único centro nacional de la especialidad—, obteniéndose 27 becas para formación técnica y profesional en el extranjero. De la Organización Meteorológica Mundial se lograron diversos proyectos de asistencia técnica en expertos, equipos y becas que de 1957 a 1974 totalizaron casi un millón de dólares.

Se amplió la red de estaciones nacionales, contándose con el apoyo de los gobiernos departamentales y se construyeron los edificios necesarios. Para la oficina central de Montevideo se adquirió un edificio de 4.000 m^2.

Merced a los nuevos equipos y servicios, el Uruguay pudo conectarse a los centros meteorológicos continentales, mejorando así sus servicios de previsión de tiempo y ofrecer un buen servicio de climatología nacional en beneficio de la navegación, líneas aéreas y cultivos granjeros.

La ahora llamada Dirección General de Meteorología del Uruguay respondió bajo la dirección de la Armada, a las esperanzas puestas en su responsabilidad y capacidad.

C) **Instituto de Pesca.**

Fue ésta una de las más ambiciosas y acertadas iniciativas del Sr. Batlle y Ordóñez en su segunda presidencia. En el Mensaje presidencial elevado al Parlamento, se expresaba: "Nuestras ricas y extensas costas del Este pueden y deben ser explotadas racionalmente para la provisión de pescado con destino al mercado interno y a la exportación, bajo sus diversas formas; y nuestros ríos y arroyos interiores pueden facilmente, por la multiplicación de algunas de las especies y la importación de otras, concurrir a la alimentación de las poblaciones rurales.

"Crear viveros en las costas de Maldonado para estudiar la adaptación y multiplicación de las mejores especies marinas y fluviales; promover el abaratamiento de la alimentación en el país; implantar la industrialización del pescado para responder a la demanda del consumo interno y de la exportación, estimulando con el ejemplo de industrias perfeccionadas la acción de la iniciativa particular". "Tales eran los fines inmediatos del nuevo establecimiento que debía tener su asiento central en Punta del Este y al cual dió existencia legal la ley del 21 de setiembre de 1911 ([5]).

Era un hermoso programa que, desgraciadamente, no fue cumplido. "El organismo, a través de su existencia y hasta 1933... ha sido ente pescador, arrendatario de cámaras frigoríficas, exportador, revendedor de pescado; todo, en fin, menos lo que debió ser.

Su historia constituye un caso típico de aborto de una iniciativa como consecuencia de la desproporción entre el vuelo del pensamiento y las fuerzas y medios puestos en práctica para su realización... Al poco éxito concurrieron por igual la imprevisión, la escasez de recursos, la improvisación de soluciones, la desorientación" ([6]).

En tales motivos, precisamente, basó su decisión el gobierno del Dr. Terra para adscribir el ex-Instituto de Pesca a la Dirección de la Armada por Decreto-Ley Nº 8.984 del 24 de abril de 1933.

Sin embargo, a pesar de mucho esfuerzo y tentativas, tampoco fue ésta la solución para aquel organismo cuyo cabal funcionamiento tanto bien hubiera deparado a la economía nacional. En primer término, el mercado local. Nuestra población fue siempre decididamente carnívora; el consumo de pescado comenzó ogligatoriamencuando las circunstancias impusieron la veda del consumo del alimento tradicional. Recién ahora se está formando un hábito generalizado del consumo ictícola, lo que está facilitando las soluciones para la pesca.

En segundo lugar, faltaron los elementos adecuados: barcos eficientes y un conjunto de elementos aptos para la distribución popular del pescado.

En la actualidad, la actividad pesquera se ha confiado a dos organismos diferentes: el SOYP a cuyo cargo está la actividad industrial y comercial y el Instituto Nacional de Pesca que tiene la responsabilidad de orientar y encauzar la política pesquera. Ambos organismos se han confiado a jefes y oficiales de la Armada con resultados exitosos.

El SOYP ha construido su terminal pesquero y de organismo con constante déficit ha pasado a ente industrial exportador: unas 25.000 toneladas en 1975 y el Instituto ha orientado eficazmente su acción para alcanzar su propósito de darle al Uruguay, en 5 años, una flota de 70 barcos para la captura de 200.000 toneladas anuales de pescado.

D) **Servicio Hidrográfico.**

Este organismo, tan estrechamente ligado al quehacer de la marina militar, es el más antiguo de los servicios especializados atendidos por el personal de la Armada. Su incorporación, como ya se ha expresado, data del 22 de enero de 1916, en que se firmó el decreto respectivo, ratificado por otro del 15 de mayo del mismo año.

El Servicio entró de inmediato en funcionamiento. En el Mensaje del P.E. a la Asamblea General del año 1917, se expresa: "La Sección Servicio Hidrográfico, encargada por la Dirección de la Armada para efectuar el relevamiento hidrográfico y topográfico del Arsenal General de Marina, tuvo ocasión de poner de manifiesto las condiciones marineras y constancia de los oficiales que en

esos trabajos intervinieron. Estos se realizaron, salvando todas las dificultades que se presentaron y obteniendo el descubrimiento de un canal de entrada al Dique que hace muchos años se había perdido. Relacionado con ese trabajo, se realizó otro astronómico sobre determinación de las coordenadas geográficas de un punto del mismo Arsenal y se confeccionaron los planos correspondientes El río Uruguay fue recorrido con el objeto de contralorear las cartas de navegación del mismo, las que fueron corregidas de acuerdo a las observaciones hechas". (7)

La carta de acceso al Dique Nacional fue el primer trabajo del novel servicio, estando dirigido por el Tte. de Nav. Ramiro Jouan, secundado por los de igual categoría Carlos Baldomir y Carlos Olivieri; Alf. de Nav. Raúl Suárez, Arnoldo Camps y José Melazzi Arenas y Gdia. Mar. Zapicán Rodríguez.

Contando con pocos recursos, pudo realizar algunas cartas parciales en el río Uruguay en la década del 20; cuando en 1933 se le adscribió el barco hidrógrafo *Capitán Miranda,* planeó una campaña de trabajos que se inicia en el Plata con la confección de la carta Punta Ballena - José Ignacio, de la cual derivaron los cuarterones de Bahía de Maldonado e Isla de Lobos.

Meses más tarde se hizo el relevamiento de isla de Flores. Todos los trabajos efectuados con sonda a mano, afectados por frecuentes suspensiones por falta de visibilidad de las estaciones terrestres o estado del mar. Rendimiento escaso.

El 14 de marzo de 1973, por ley presupuestal Nº 14.106, se dispuso que "la coordinación y centralización de todo plan, estudio, información, investigación, que los diversos órganos o comisiones ejecutan con relación a la Oceanografía e Hidrografía, que indica el Subprograma 4 del Programa 3.03 "Marina - Armada Nacional", se efectuará por intermedio del Comando General de la Armada". (Art. 84).

Como se ve, la ley hace expresa mención a funciones de Oceanografía; en consecuencia, el Comando General de la Armada solicitó el cambio de denominación del Servicio que por decreto del 17 Jul. 1973 pasó a llamarse "Servicio de Oceanografía e Hidrografía de la Armada".

Aún antes de esta innovación nominativa, el Servicio venía realizando tareas oceanográficas y, paulatinamente, se había ido organizando para hacer frente a sus nuevas obligaciones, muniéndose de bibliografía especializada, instrumental, preparación de personal, modificación de su Reglamento Orgánico vigente desde el 19 Jul. 1935 y que resultaba ampliamente superado. Con eficaz preparación, el Servicio entró en una nueva etapa de nivel superior. En Oceanografía, se encararon estudios imprescindibles para el conocimiento de realidades oceanográficas y se realizaron trabajos tales como:

1) Instalación de 13 estaciones costeras distribuidas entre Colonia y Cabo Polonio, destinadas a toma de agua y registro diario

de datos meteorológicos: vientos, temperaturas, nubosidad, etc. Procesadas mensualmente las muestras de agua y relacionando los valores de su salinidad con los datos físicos del tiempo y clima, va permitiendo establecer el comportamiento de la masa de agua del Plata en cuando a la salinidad.

2) Predicción de mareas en el puerto de Montevideo mediante computación de los datos meteorológicos correspondientes observados. El registro supera ya los 10 años.

3) En colaboración con la Administración Nacional de Puertos y diversos grupos de estudios especializados, estudio de la sedimentación fangosa en la bahía de Montevideo, a fin de conocer sus causas, factores, vías determinantes y distribución de las deposiciones, lo que permitirá orientar los trabajos de dragado que les den efectividad y estabilización,

4) Relacionado con este trabajo, estudio por radioisótopos del movimiento del barro dragado en la bahía y canal de acceso al puerto volcado tradicionalmente, sin que se conozca la razón determinante, en la boya del Barro.

5) Obtención de muestras y datos oceanográficos para el estudio de la contaminación de las aguas de la bahía de Maldonado y Punta del Este cuyo estudio final estará a cargo de Obras Sanitarias del Estado.

6) Recopilación de informaciones sobre el historial oceanográfico existente en el país.

En el Departamento de Hidrografía, el progreso no ha sido menos significativo y de real interés nacional e internacional.

La aludida campaña del "Capitán Miranda" duró casi un año y dio como resultado la publicación de la carta Punta Ballena - José Ignacio y dos cuarterones procesados con los mismos datos; en cambio, en el período 1970 - 1975, el Servicio ha publicado 13 cartas: 4 en 1970 (Nos. 51, 52, 60 y 61); 1 en 1971 (Nº 103); 1 en 1972 (Nos. 70, 80 y 90) relativa al río Uruguay de Nueva Palmira a Salto; 2 en 1974 (Nos. 3 y 41) y 5 en 1975 (Nos. 1, 4, 31, 40 y 50), además de haber iniciado la preparación del album del río Santa Lucía.

Del método de sondaje empleado en 1933 en la campaña del "Capitán Miranda" con escandallo a mano; lento, inseguro y con datos espaciados, se ha ido al procedimiento electrónico para determinar posición y profundidades, registradas éstas en una línea continua, verdadero perfil del fondo.

Para estos trabajos se utiliza el instrumental más moderno. Así, para determinación de posiciones, el "Hydrobist", apto para distancias de 30 a 40 Kms.; y el "Raydist" con alcances de hasta 200 millas. Y para el relevamiento de profundidades, los ecobatímetros y ecosondas, fijos o portátiles, según la embarcación.

El Servicio de Oceanografía e Hidrografía de la Armada ha justificado la disposición del 22 de enero de 1916.

E) **Servicio Aeronáutico.**

La aviación naval constituye una fuerza integrante de la Armada Nacional, siendo su finalidad fundamental cumplir las misiones aéreas que coadyuven a las funciones que la Ley Orgánica de la Marina confía al instituto.

Actualmente, el Servicio cuenta para su actividad con una base, instalaciones, institutos docentes, personal especializado, aparatos. Pero su historial, como el de la Armada misma, es un rimero de sacrificios, renunciamientos, voluntad exigida al máximo en servicio de un ideal que se atiende con profundo sentido profesional y patriótico.

Su creación legal se encuentra en la Ley Administrativa del 7 de febrero de 1925, teniendo antecedentes infructuosos y con inicios a los que concurren la decisión individual, la solicitud voluntaria para el ingreso a la aeronáutica y la necesidad de ofrecer destino honroso a oficiales egresados de la Escuela Naval en una época de extremas penurias para la Armada. Como tales antecedentes pueden citarse: 1) La iniciativa del C/F Francisco Rüete que había obtenido su brevet de aerostato en Alemania en 1911. Al radicarse en el Uruguay, en cuya Marina Militar prestó servicios, efectuó un intento de fundación de una Escuela y Parque de Aeronáutica (mayo de 1912) ([8]) 2) La tentativa del entonces Alf. de Navío Atilio Frigerio (*), con brevet de Piloto Aviador Militar obtenido en la Escuela de Aviano, Italia, el 8 de agosto de 1912; Frigerio cumplía órdenes expresas del Presidente de la República Sr. Batlle y Ordóñez.

Un tercer oficial de marina se vincula accidentalmente a la aviación: el C/F José Carrasco Galeano, nombrado en 1913 encargado del campo de la Escuela de Aviación Militar, que tiene como instructor a Marcel Paillette.

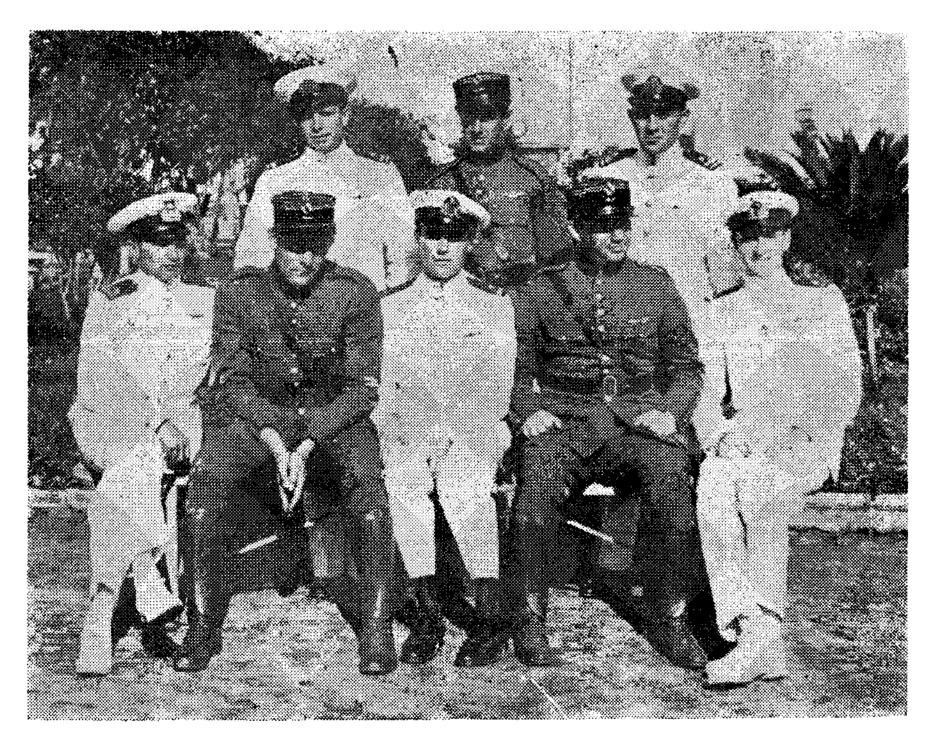
La escuela de aeronáutica creada aquel 7 Feb. de 1925, tenía como única oficina y aula una habitación, antigua cocina en el último piso del ministerio de Defensa Nacional; allí concurrían a escuchar las clases teóricas y conferencias sobre aviación de Frigerio, los Gda. Mar. Horacio Bogarín, Julio Poussin y Clemente Pradines Brazil; y los Alf. de Nav. Juan C. Deambrosis y Leopoldo Otero Torrens.

Bogarín (*) y Poussin (*) fueron los dos primeros oficiales de marina en obtener su brevet de Piloto Aviador Naval, logrado en España en 1930. En 1925, "el servicio enviaba a realizar sus estudios en la Escuela de Aviación Militar a los que serían los primeros pilotos de la Aviación Naval, los Sub Oficiales Ciganda, Castillo y Laguisquet", según informe de Reclus Cavalleri. Y un decreto del 24 Nov. de 1920 había dispuesto, atendiendo a una

---

* Anexo I, Nº 9.

* Anexo I; Nos. 3 y 18, resp.



Primeros Oficiales de Marina, egresados como pilotos de la Escuela Militar de Aviación en 1927. De izquierda a derecha (de pie); Alféreces de Navío Juan C. Deambrosio y Leopoldo Otero Torrens; (sentados) Guardia Marinas Pradines Brasil; Horacio Bogarin y Julio Poussin.

comunicación de la Escuela Militar de Aviación expresando que en enero de 1921 estaría en condiciones de abrir un curso para pilotos aviadores, que el Estado Mayor del Ejército y la Dirección de la Armada, llamasen a inscribirse como alumnos a oficiales de sus respectivos cuadros activos que satisfaciesen las condiciones dadas en dicha disposición". [9]

En abril de 1926 se hacen gestiones para obtener la isla Libertad como sede de la aviación naval, las que no obtienen éxito: el Consejo Nacional de Administración, apoyándose en informes de la Dirección Gral. de Aduanas y Fiscal de Gobierno, niega la autorización, en base a ser dicha isla el único depósito de combustibles del puerto. Se pasa entonces a ocupar en La Teja un local cedido por el Ministerio de Obras Públicas.

Con grandes sacrificios y renovada voluntad se efectúan trabajos de entidad para darle a la prestada sede cierto decoro y condiciones de habitabilidad al inmueble: instalación de luz eléctrica, limpieza y aseo de los caserones y del campo que los rodea; construcción de una plaza de deportes y enjardinado. En tanto, los

oficiales alumnos seguían sus cursos de práctica de vuelo en los aparatos de la aviación militar terrestre.

En 1930, el Servicio recibe el primer material de vuelo: tres aviones Kant de construcción italiana, obtenidos mediante el apoyo del Ministro de Defensa de la época, Gral. Manuel Dubra. Hay un afianzamiento de optimismo que sacude la comunicación de desalojar la sede de La Teja.

Sin sede y con tres aparatos, la Dirección de la Armada solicita la disolución del Servicio Aeronáutico. Una empresa local, la Barraca Braga, viene en generoso apoyo con el ofrecimiento de dos grandes chatas para guardar el material. El General Dubra concede al Servicio el casco del *Barón de Río Branco*, semi - desguazado. Acondicionado por los hombres del infatigable capitán Frigerio, es fondeado al abrigo de la isla Libertad y se convierte en el Pontón del Servicio Aeronáutico de la Armada. En tanto, los tres hidroaviones son llevados a las tranquilas aguas del río Santa Lucía.

En 1930, se quita el pontón al Servicio que pasa a ocupar dos habitaciones contiguas a un almacén del Cerro, donde funcionan la Secretaría y un depósito de instrumentos y material menor.

"El 28 de Dic. de 1930 se instala un campamento operativo en Santiago Vázquez —informa Meregalli— con los aviones Kant. Durante los primeros seis meses no tenían ni siquiera un bote para embarcar en los aviones; debían hacerlo en los hombros de los tripulantes. Se encontraban cuatro oficiales: C. Curbelo, M. Botto, Pradines Brazil y W. Marroche, un mecánico, un carpintero contratado, un cabo y tres marineros.

"Se vivía en carpas y los aviones ven por primera vez un hangar, cuando son llevados a la Aeronáutica Militar".

Pero la firme constancia de los precursores de la aviación naval carece de limitaciones. No hay desfallecimiento. Se reinician las gestiones para la obtención de la isla Libertad donde, con sobrantes de la compra de los 3 hidroaviones y el producido de una kermese realizada en el Sodre ($ 8.000 de producido) se comienza la construcción de un hangar y un taller. El 9 Feb. de 1931, queda terminado el primero y, finalmente, el 23 de agosto de 1932 el Consejo N. de Administración otorga la autorización para transformar la isla en Base Aeronaval y Aeropuerto.

"El 21 de enero de 1933 se inaugura el hangar y se coloca la piedra fundamental de la Base. El 9 de junio se hace entrega oficialmente de la Base y de los depósitos. El 12 de junio de 1934, en brillante ceremonia se inaugura la Base Aeronaval. Por Decretos del 14 de julio de 1934 se designa una Comisión Financiera compuesta por los Dres. José Irureta Goyena, Alejandro Gallinal, el Sr. Luis Supervielle, Ing. Andreoni y C/N Atilio Frigerio como Secretario. Los estudios técnicos los realizó una Comisión designada por Decreto 10/IV/1933 y compuesta por el Director de Construcciones militares, Arq. José Demichelli, Director del Puerto

de Montevideo, Francisco Iglesias (h.) y Arq. Federici del Ministerio de Obras Públicas.

"Durante los años 1940 y 1941, se realizan las obras en la Isla y pasa a ser la primera Base Aeronaval de la Armada Nacional" (Meregalli, ob. cit.)

Para la fecha de la inauguración oficial, la Armada tiene ya su Ley Orgánica (Nº 9 375 del 3/V/934) y entre sus servicios está incluido el de la Aeronáutica que seis meses después de las ceremonias de la isla Libertad cobra sus primeras víctimas: el T/N Mario Botto y A/N Clemente Pradines Brazil los cuales, el 5 de enero de 1935 "al regreso de una misión de desfile, entraron en tirabuzón sobre las aguas de la bahía de Montevideo, pereciendo en el accidente".

El antecedente inmediato de la incorporación del Servicio Aeronáutico a la Armada, está dado por el decreto del 16 Nov. de 1931 que cometió al Director de la Escuela Militar de Aviación el estudio y proyecto de creación de la Dirección General de Aeronáutica. Comunica aquel que hasta tanto no reciba sanción legislativa el proyecto referido, el personal perteneciente al Servicio Aeronáutico de la Armada se considerará "desde el punto de vista de su organización y funcionamiento como dependencia de la dirección de la Escuela Miliar de Aviación". El 18/VIII/1933, el Presidente de la República firmó un decreto derogando el del 16 Nov. 1931 y dispuso que pasase a depender "de la Dirección de la Armada, como corresponde, el Servicio Aeronáutico". ([10])

El estallido de la segunda conflagración mundial impuso al Uruguay la necesidad de patrullar sus costas y mar territorial, tarea que toma a su cargo la aviación naval. En el numeral 7) del presente capítulo se informa sobre el material de vuelo de que dispone.

Estos vuelos de reconocimiento ponen en evidencia la necesidad de contar con una base hacia la parte oriental de la República. Se estudian las condiciones de La Paloma y laguna Negra en Rocha; laguna del Sauce en Maldonado. Se opta por esta última en base a varias circunstancias favorables, su posición estratégica, en primer término. Se planea para una capacidad de 500 hombres aunque se construye sólo un 30% de lo programado.

Las obras fueron iniciadas en 1945 bajo la dirección de la Comisión del Aeropuerto Nacional de Carrasco y Bases del Este, interviniendo efectivos del Batallón de Ingenieros Nº 4 en la construcción de hangares, pistas alojamiento, etc.

El 10 de setiembre de 1947 la Armada tomó posesión efectiva de la Base Nº 2, la que comenzó a funcionar como base operativa y sede de la Escuela de Especialización Aeronaval. Tras el fallecimiento del C/C Carlos Curbelo, se le da su nombre como homenaje al aviador caído.

En 1950 la Armada reintegra a la Administración N. de Puertos la isla Libertad con las instalaciones fijas de la Base Nº 1 y el 15 de diciembre de 1970 se inaugura en Laguna del Sauce el

Hangar Escuela y la Escuela de Especialización Aeronaval a la que por decreto Nº 24.963 se da el nombre de C/C Mayo Villagrán, ex-Director de la Escuela caído en el mar por incendio de su aparato, cuando el 15 de noviembre de 1963 se celebraba el "Día de la Armada".

La aviación naval ha ido evolucionando a buen ritmo, adaptándose correlativamente a los métodos y teorías en uso, hallándose hoy plenamente capacitada para su importante función. El piloto en vuelo está asistido por la debida información meteorológica y al decolar o aterrizar tiene conocimiento del estado de las pistas y eficiencia de los servicios auxiliares: balizamiento, incendio, etc. "La seguridad que brinda esta Unidad (la Base Nº 2) no cubre solamente el aspecto terrestre y operación de vuelo, se extiende también a la defensa antiaérea, sus armas están preparadas para repeler el ataque de quienes pretendan incurrir ofensivamente desde aire".

La organización actual —1975— responde al siguiente esquema dado en la obra de Cavalleri citada en Nota ([8]): "Cuatro unidades independientes y perfectamente diferenciadas en sus funciones cumplen todas las tareas aeronavales; ellas son:

"La Escuela de Aviación Naval "C/C Mayo Villagrán" encargada de formar los cuadros de Oficiales y Personal. De ella egresan: Oficiales de marina como aviadores navales, Pilotos Ingenieros y Especialistas Aeronáuticos y, además, Aprendices como Marineros Especialistas en aviación. También en ella el personal del Cuerpo de Equipaje cumple los cursos necesarios para el ascenso en su carrera que culminará, para alguno, en el grado de S/O de la Armada Nacional.

"La Base Aeronaval Nº 2, Unidad que mantiene toda la infraestructura terrestre, brinda seguridad al área naval y apoya a las undades aéreas con asiento en Laguna del Sauce.

"Mantenimiento General, unidad esencialmente técnica, que se encarga del mantenimiento total de los aviones con asiento en el Area Naval.

"Finalmente, el Grupo de Escuadrones, unidad de línea de la Aviación Naval, encargada de llevar a cabo las operaciones aéreas que requiera el servicio".

Para completar esta breve reseña, interesa señalar que el 28 de setiembre de 1971 la aviación naval operó por primera vez en un portaviones en marcha, el argentino A.R.A. "25 de Mayo", calificándose tres aviadores nacionales navales en esta interesante disciplina.

4. – La batalla naval de Punta del Este

Antes de las 8 de la mañana del 13 de diciembre de 1939, las altas autoridades militares de la República tuvieron información de que a unas 200 millas al SE. de Punta del Este, se estaba li-

brando una batalla naval. El informe fue cursado radiotelegráficamente a la Inspección General de Marina por el Comandante del crucero R.O U. *"Uruguay"*, C/F Fernando J. Fuentes, nave en la cual se hallaban embarcados los alumnos de la Escuela Naval en prácticas de navegación de altura.

La mención de este hecho se justifica no sólo por constituir un interesante antecedente de la defensa de sus derechos y atención de sus deberes sobre sus aguas jurisdiccionales, realizadas por el Uruguay dentro de las estipulaciones del Derecho Internacional Marítimo, sino por la intervención que cupo a aquella unidad de la Armada Nacional a la cual se le ordenó acudir al sitio del combate para continuar cumpliendo su misión de patrullaje, "poniendo así en práctica las instrucciones impartidas relativas a la neutralidad de nuestro país —según las disposiciones de la Conferencia de Panamá— en el conflicto bélico que en el mundo había estallado recientemente. Debía, además, nuestro crucero, prestar auxilio, si fuese necesario, en caso de combate; pues también se daba como perseguido el vapor francés "Formose" que había dejado nuestro puerto el día anterior" ([11]).

El combate, de universal resonancia en la época y de gran significación en la guerra naval, fue librado entre el acorazado alemán "Graf Spee" y los cruceros de la comunidad británica "Exeter", "Ajax" y "Achilles", comenzando hacia las 6 horas, en las proximidades del límite exterior del Plata y continuando hasta las 21 horas 15 del mismo día, internados todos los buques en aguas jurisdiccionales uruguayas.

En cumplimiento de la orden recibida, el *Uruguay* se dirigió a la zona de combate a las 16 horas 42, navegando sin novedad hasta las 18 horas 15 en que avistó al acorazado alemán el cual, luego de hacer dos disparos hacia el enemigo se acercó a la isla de Lobos que dejó a 2 millas navegando hacia el O. a 18 nudos con el pabellón de su país y dos señales izados en las drizas. El buque uruguayo izó la señal: B.V.: "Veo sus banderas pero no puedo distinguirlas".

A las 18 horas 30 avista a dos de los cruceros británicos y a las 19, considerando la inminencia de un encuentro en la cercanía de la costa, el Comandante Fuentes decide cambiar de rumbo dirigiéndose hacia aguas territoriales a fin de ejercer una mejor vigilancia "aunque esta maniobra resulta peligrosa por colocarme entre los adversarios y en razón de la presunta advertencia del crucero alemán (las indescifrables señales en las drizas) decido realizarla en virtud de estarle cometido a este buque el hacer respetar nuestras aguas jurisdiccionales", asienta el Comandante Fuentes en su parte al Inspector General de Marina.

Para cumplir sus fines, ordena acelerar la marcha; también lo hace uno de los buques ingleses que a una marcha de 32 nudos y con el medio engalanado de combate izado sobrepasa al *Uruguay* a una distancia de 3.000 m; el otro, se acerca a la costa uruguaya y pasando entre ella y Lobos, pone proa al Oeste. "A las 19 horas

50 m. el buque inglés que llevaba rumbo W abre fuego encontrándose a la altura de Punta Negra a una distancia aproximada de 8 millas de la costa, en aguas jurisdiccionales". Agrega el Comandante Fuentes que a las 20 horas 42 se ven los últimos fogonazos de los disparos. "Encontrándome a tres millas de la costa decido poner rumbo al W. recorriendo la parte de nuestra costa frente a la cual se había realizado el combate, reforzando la vigilancia por si se encuentran náufragos. A las 0 horas del día de hoy (14 de diciembre), se fondeó en las cercanías de Isla de Flores... A las 4 hs 55 m. se viró anclas efectuándose navegación de vigilancia hasta las 10 horas 05 m en que se fondeó en Punta del Este. Cúmpleme destacar que salvo los primeros minutos de su iniciación, todo el combate se desarrolló en aguas jurisdiccionales, como se constata en el croquis adjunto".

La batalla, pues, tuvo dos fases: la de las primeras horas de la mañana del 13 de diciembre se cumplió en alta mar, siendo puesto fuera de combate el "Exeter", hacia las 7 horas 30; y a la tarde la segunda en que actuaron contra el "Graf Spee" el británico "Ajax" y el neozelandés "Achilles", cumplida dentro de nuestra jurisdicción. El hecho es reconocido, además, así por el jefe británico, Comodoro Harwood, como por el comandante alemán, Cap. de Navío Hans Langsdorff.

Asentó el primero en su comunicación oficial al Almirantazgo: "Parecía que el "Graf Spee" se proponía entrar en el Plata y a las 19.02 ordené al "Achilles" que lo siguiera si iba al Oeste de Lobos y al "Ayax" que prosiguiera al Sud del Banco Inglés... También impartí órdenes al "Achilles" para que *aprovechase en todo lo posible las aguas territoriales* mientras lo perseguía. Mis instrucciones fueron perfectamente cumplidas por el Capitán W. E. Parry, que se *internó* con el "Achilles" en las aguas de la Isla de Lobos y cerca de la costa del Uruguay".

Por su parte, el Capitán Langsdorff escribió: "Yo sabía que Gran Bretaña no reconocía sino el límite de las tres millas para la neutralidad del Río de la Plata. Desde que mi navío entró en esa región, y aunque advertido de la interpretación británica, me abstuve de atacar por consideración a los sentimientos pacíficos de los Estados que bordean esta zona".

Esta violación de nuestras aguas jurisdiccionales así como la permanencia del "Graf Spee" en el puerto de Montevideo, al cual accedió a las 22 horas 50 del día 13, dio origen al capítulo que con el título de "La batalla diplomática" desarrollo Lord Straboldi en su obra "The battle of the River Plate".

Con averías en una de sus torres de artillería, en el casco e instalaciones, el "Graf Spee" entró a marcha lenta y sin dar aviso, fondeando en el antepuerto de Montevideo. Los buques británicos fondearon cerca del Banco Inglés.

De inmediato el gobierno dispuso que el aviso R.O.U. *Huracán* se pusiese al habla con los comandos de ambos beligerantes para

ofrecer nuestros servicios hospitalarios. Los británicos los agradecieron pero no aceptaron; tampoco los aceptó el Capitán Langsdorff quien accedió a que nuestra autoridad marítima, encabezada por el Práctico Mayor del Puerto, C/C Yolando Mognoni subiera a bordo donde se comprobó que yacían más de 30 muertos y medio centenar de heridos faltos de auxilios médicos eficientes, algunos de los cuales fueron bajados a tierra por procedimientos no normales. Los muertos fueron trasladados el día 15 al Cementerio del Norte, rindiéndoles homenaje un destacamento del "Graf Spee" cuyo desembarco se autorizó, y una dotación de nuestra armada en honroso tributo a los marinos camaradas caídos en acto de guerra.

En tanto, comenzaba a desarrollarse la "batalla diplomática". El Ministro alemán en Montevideo, señor Langmann comunica por nota a nuestra Cancillería la presencia en Montevideo del "Graf Spee" y solicita "un plazo prudencial" a fin de reparar las averías y restablecer su navegabilidad, de acuerdo con el Art. 7 del decreto de nuestro gobierno sobre normas de neutralidad, de fecha 7 de agosto de 1914, el cual establecía: "Los navíos de guerra beligerantes no podrán prolongar su permanenecia en los puertos o aguas de la República fuera del plazo señalado, a no ser por causa de avería o por el estado del mar, y deberán partir desde que cese la causa del retardo".

El Consejo de Ministros, en sesión secreta, considera la solicitud tomando en cuenta la documentación internacional y doméstica que obliga a la República y de la cual era signatario el gobierno alemán. Como consecuencia de esa deliberación, el 14 de diciembre se dictaba un decreto cuya parte resolutiva ordenaba:

> Artículo 1º — Impártanse las órdenes correspondiente por intermedio del Ministro de Defensa Nacional, a fin de que las autoridades marítimas competentes examinen de inmediato las averías que presenta el navío de guerra alemán "Admiral Graf Spee", actualmente surto en el puerto de Montevideo.
>
> Art. 2º — De acuerdo con el informe técnico que presenten los organismos competentes, según el artículo anterior, se concederá el plazo mínimo necesario para realizar las reparaciones imprescindibles para la seguridad de la navegación del mencionado navío de guerra beligerante.
>
> Art. 3º — Las reparaciones que correspondan se efectuarán bajo la vigilancia y fiscalización de las mismas autoridades marítimas".

Debe recordarse que a la fecha, la República vivía en un estado de neutralidad declarada.

La Comisión Técnica contemplada en el decreto que antecede, es constituida por el C/F José Rodríguez Varela y el C/C (CIME) Fernando Fontana la cual, previa visita al acorazado alemán se expide el mismo día 14 informando que el buque presenta 15 per-

foraciones en la banda de estribor y doce en la de babor; daños en las instalaciones contra incendio que no afectan la navegabilidad, y en cocina, lavadero y panadería, no examinándose las instalaciones bajo el puente acorazado pero asesorándose por el comandante Langsdorff de que no existían averías. Por todo lo cual la Comisión concluía que las reparaciones necesarias podían efectuarse en un plazo de tres días.

En tanto, el pequeño aviso *Lavalleja* se sitúa junto al acorazado para no permitir el trasiego de personal o materiales.

En base al informe de la Comisión, aceptado por el Consejo de Ministros, se contestó la nota del Ministro Langmann informándosele que el acorazado disponía de un plazo de 72 horas en el puerto, rechazándose la gestión del Ministro británico que solicitaba se concediera uno de 24 horas y que en caso contrario se procediese a internar la tripulación mientras durase la guerra. A su vez, el diplomático alemán que había presenciado la inspección de la Comisión Técnica, se dirige por nota a la Cancillería, el mismo día 14, solicitando que en base a acuerdos con el comando de la nave y expertos industriales, se concediese una estadía de 15 días.

Comienza así la ardua "batalla diplomática", consecuencia de la condición de ser Uruguay país marítimo. "Ambos beligerantes solicitaban ser atendidos en sus pedidos y pretensiones, no siempre posibles de contemplar, como el de permitir algún vuelo, que fue denegado por una parte, u obtener, por otra, ventajas de tiempo, contrarias a las cláusulas de las Convenciones internacionales que debíamos cumplir con lealtad inquebrantable", comenta el Ministro Campos en su obra citada.

Para ello, las autoridades nacionales extremaron las precauciones e investigaciones: Así, cuando se denunció haberse hecho disparos con un avión británico de reconocimiento como cuando el Ministro alemán alegó que se ponían trabas a los trabajos de reparación del "Graf Spee", los que se cumplían por gente contratada por aquella legación "con la más amplia libertad y garantía de respeto a su trabajo".

Se acusó al gobierno uruguayo que tan celosamente defendía su neutralidad de parcialidad y entendimientos con otras potencias para asegurarse que el "Graf Spee" dejaría Montevideo al término del plazo que se le había concedido. "El gobierno uruguayo —afirma erróneamente Lord Strabolgi en su obra mencionada— había hecho un llamamiento a los Estados Unidos y a sus dos grandes vecinos, el Brasil y la Argentina, para tener una ayuda en navíos de guerra en caso de que Alemania continuara a desafiar su neutralidad. La ayuda había sido prometida, y las fuerzas navales necesarias habían recibido la orden de estar prontas".

Fantasías de un comentarista parcial.

A su vez, el servicio de información alemán difundía al mundo: "La prensa reprocha vivamente al gobierno del Uruguay, en esta ocasión, el no acordar al navío de guerra alemán el plazo necesario para la restauración de su capacidad para hacerse a la

mar... Ningún alemán olvidará jamás que esta pérdida material de la flota alemana sólo ha sido posible por una doble violación, activa y pasiva, de la ley internacional, por Inglaterra y el Uruguay".

La falsedad de estas aseveraciones queda probada por el hecho de que el gobierno uruguayo se mantuvo en su posición original de no otorgar al buque un plazo diferente de las 72 horas, no obstante que el gobierno inglés se empeñaba por intermedio de su Ministro en Montevideo de lograr también un plazo mayor, a fin de asegurar una concentración de fuerzas en la boca del Plata en espera de la salida del "Graf Spee".

Contingencias desagradables pero naturales de la condición marítima del país por obra de su posición geográfica.

Mientras corría el plazo concedido al "Graf Spee" para colocarse en condiciones de hacerse a la mar, y en medio de toda clase de presiones y bajo la expectativa del mundo, la Inspección General de Marina se daba a la tarea de resolver cuáles serían las medidas a adoptar para cada una de las tres alternativas a que podría verse abocada el domingo 17 de diciembre, día fijado para la partida.

"I. — Si el buque zarpaba al fenecer el plazo.

II. — Si no zarpaba y aceptaba la internación.

III. — Si se negaba a zarpar y no aceptaba la intervención.

"Las disposiciones a tomar serían, según los casos:

Para I. — El R.O.U. *"Uruguay"* al Este de Punta Carretas; el aviso *"Huracán"* a 10 millas al Suroeste de la boca del puerto, en situación de espera. Ordenes: seguir a prudencial distancia al "Graf Spee" mientras se mantuviera en aguas jurisdiccionales.

Obtener la máxima y precisa información si se entablara combate.

En caso necesario y dentro de lo posible, salvataje de vidas.

El señor Ministro impartió personalmente órdenes a las dependencias pertinentes a efecto de atender a los heridos que pudieran arribar a nuestro puerto.

"Para II. — Se fondearía la nave en Dársena B, inhabilitándola para moverse.

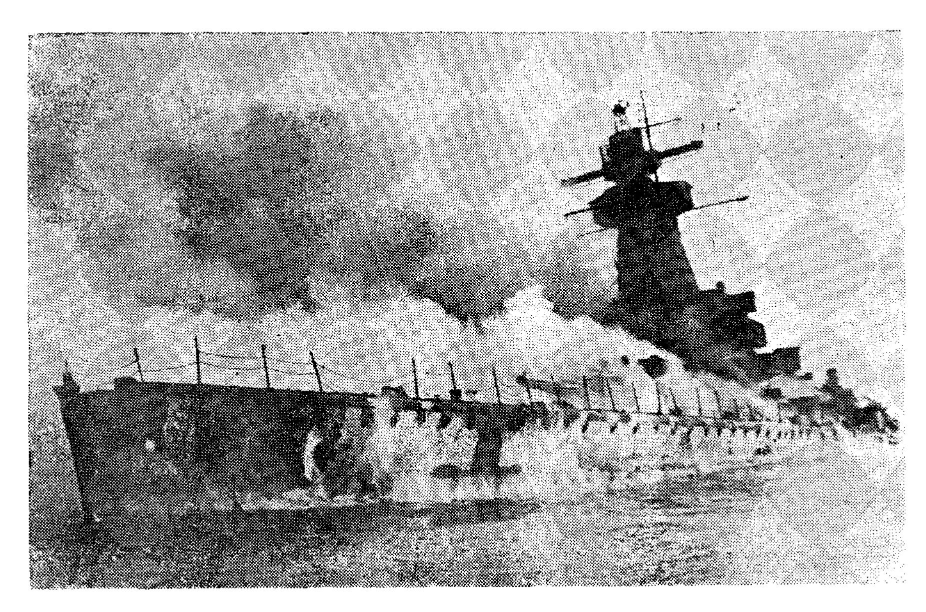
Se dejaría a bordo la dotación estrictamente necesaria para conservación del material y vigilancia, 40 hombres, de acuerdo a lo dispuesto en la Convención de La Haya en 1907.

"El resto del personal de equipaje sería internado en la Isla de Flores, contando con que el Ministerio de Salud Pública facilitaría alojamiento y camas.

"La Plana Mayor permanecería "Bajo Palabra" en el país, como lo indica aquella Convención.

"Posteriormente, el señor Ministro modificó el paraje de internación, disponiendo se haría en diversos cuarteles y la Escuela Naval.

"Para III. — Careciendo de medios para hacer efectivo el acatamiento de la orden, se notificaría al señor Comandante por con-



Voladura del acorazado "Graff Spell" al Sur de Punta Yeguas (19 de diciembre de 1939)

ducto de un oficial de nuestra Marina, la intimación de dar cumplimiento a la orden, dejando constancia en el acta, si ésta no es acatada".

Tal la resolución para el caso más crítico; asistir a la rebeldía del buque beligerante, porque el país carecía de efectivos navales para imponer su soberanía.

"Estos acontecimientos, expresaba el Inspector General de Marina en su informe reservado Nº 79 dirigido al Ministro Campos —en lo que a nuestra capacidad de represión se refiere, nos pudo colocar dentro del caso previsto en III, para lo cual tendrían que haber intervenido otros medios, por no contar la marina con los necesarios para hacer respetar la soberanía nacional" ([12]).

Felizmente, y para tranquilidad del honor nacional, el buque partió a la tarde del día 19, siendo volado a 4 millas al Sur de Punta Yeguas. La voladura tuvo lugar luego de haber trasbordado la tripulación al vapor mercante alemán "Tacoma" que se hallaba fondeado en nuestro puerto y que se hizo a la mar desconociendo a nuestras autoridades. Una parte de la misma fue llevada a Buenos Aires por tres embarcaciones argentinas que también violaron nuestra jurisdicción marítima.

El R.O.U. *Uruguay* intimó al "Tacoma" su regreso a puerto, lo que así efectuó, mientras los avisos *Huracán* y *Zapicán* tomaron contacto, dentro de nuestras aguas jurisdiccionales, con la lancha que transportaba al Comandante Langsdorff, permitiéndole continuar el viaje, por orden superior, ya que había cumplido la orden de abandonar nuestro puerto.

5. – Creaciones de la base de La Paloma y Escuela de Guerra Naval

El 20/VI/1940, con las firmas del Presidente de la República y Ministros de Defensa Nacional y Obras Públicas, se dictó un decreto disponiendo que esta última Secretaría de Estado hiciese entrega a la primera, de la isla del Puerto de la Paloma a fin de su utilización por la Inspección General de Marina "por razones obvias de ubicación y de carácter naval". El Art. 4º disponía: "En cuanto a la zona circundante que requieran los servicios de la Inspección General de Marina, deberá ésta proceder a su delimitación con la Dirección de Avalúos que queda autorizada por este decreto a cederla a la Institución Naval precitada". ([13])

Esta disposición determina el arranque del esfuerzo de la autoridad naval para crear una base o apostadero en el puerto más oriental del país e integró una serie de medidas adoptadas por el Poder Ejecutivo para adecuar la defensa de la República a los problemas planteados por la segunda guerra mundial.

Otra etapa en el perfeccionamiento del instituto naval es la creación de la Escuela de Guerra Naval, dispuesta por Resolución Nº 2844 del 6 de marzo de 1941.

Decía en su Considerando el Ministerio de Defensa Nacional ante el proyecto de reglamento redactado por la Inspección G. de Marina, que existía "conveniencia en la aprobación del citado reglamento por cuanto con ello se propenderá al desarrollo y perfeccionamiento de los conocimientos de los señores Jefes y Oficiales de la Marina".

El Art. 1º del Reglamento del nuevo instituto establecía: "La Escuela de Guerra Naval amplía la cultura militar de los Oficiales, los prepara para el comando y para las funciones de Estado Mayor.

"Crea una doctrina adiestrando al personal para la correcta aplicación de los principios del Arte de la Guerra Naval, identificándolo en la realización de las concepciones militares del Mando".

Los alumnos —Art. 11— serían elegidos por el Inspector General de Marina entre los Tenientes de Navío del Cuerpo General que hubiesen aprobado el examen de ingreso a la Escuela, dividiendo la enseñanza en Principal y Complementaria.

"La primera comprende lo relativo al arte de la guerra y la conducción práctica de las operaciones; la segunda refiere a los conocimientos técnicos y de orden general necesarios al personal destinado al Comando y los Estados Mayores".

Con estas disposiciones fundamentales el instituto comenzó a funcionar en un precario local del edificio donde actualmente se asienta el Comando General de la Armada, trasladándose más tarde al Prado, al edificio que fuera sede del Servicio o Estación Meteorológica y, últimamente a una amplia dependencia de un edificio en Carrasco.

La ascendente evolución del organismo, se apoya en posteriores disposiciones que lo van perfeccionando: plan de estudios aprobado por Decreto Nº 23.841 del 23 Feb. 1955 y modificado por la misma vía el 26 Set. 1960 (Decreto Nº 24.360); por último, las disposiciones Nº D. 236/973 y D. 266/973 del 3 y 10 de abril de 1973 que, respectivamente, establecen los actuales planes de estudio y Reglamento Orgánico de la Escuela.

La limitación de la disposición Nº 2.844 ha desaparecido por cuanto hoy participan de los cursos todas las jerarquías de T/N a Capitán de Navío.

La modalidad de los cursos se establece en el Art. 1º, Cap. I del Reglamento actual: "Proporcionar a los Jefes y Oficiales la ampliación de conocimientos relativos a la Guerra Naval y al desarrollo de nuevas doctrinas y teorías a fin de capacitarlos para el ejercicio del Mando y el Planeamiento y Conducción de Operaciones Navales mediante el desarrollo de los siguientes cursos: I. Información para Capitanes de Navío. II. Pasaje de Grado para Capitanes de Fragata y Capitanes de Corbeta. III. Pasaje de Grado y de Comando para Tenientes de Navío. IV. Estado Mayor.

6. – Torpedeamiento del Montevideo, (8/III/942)

Al estallar la segunda guerra mundial, se hallaban en el puerto de Montevideo los barcos italianos "Adamello" y "Fausto" y los daneses "Christian Sass" e "Isaura".

Con la finalidad de aliviar las deficiencias de aprovisionamientos que afectaban a la economía nacional, el gobierno decidió requisarlos —Set. de 1941— y el 9 Feb. 1942 el "Adamello", con el nombre de "Montevideo" se puso en marcha con un cargamento de 6.557 toneladas de productos nacionales con destino a Nueva York, donde debería cargar 1.000 Ton. de papel para diarios y 2.000 de hierro para la construcción.

El carguero, de 5.785 toneladas brutas de desplazamiento, construido en 1920, se puso al comando del C/F José Rodríguez Varela, llevando de 2º oficial al T/N José P. Natero y como jefe de máquinas al C/C Magiorino Bianchi. El resto de la tripulación, 40 hombres más, eran civiles y retirados de la Armada.

El buque siguió la ruta marcada y si bien para la fecha de su viaje el Uruguay había roto relaciones con los países del Eje, permanecía neutral por lo que viajaba confiado en que se cumplirían las normas internacionales —suscriptas por Alemania— las que prohibían el ataque de barcos mercantes de naciones no beligerantes.

El 8 de mayo, hallándose el "Montevideo" en latitud 29º 35' N y 69º 13' de longitud oeste, siendo las 19 horas 30, plena noche, fue alcanzado por un torpedo que lo escoró violentamente. Se da orden de abandono del buque que es, al parecer, nuevamente tor-

pedeado y cañoneado por el submarino alemán que emerge, destrozando los botes salvavidas.

En una balsa y en un bote consiguen embarcar 35 hombres; el segundo navega a la vela durante 5 días, pudiendo alimentarse sus tripulantes con corned beef, galleta y agua que se racionan; el día 13 son recogidos por el mercante holandés "Tealamén" que los deja a 15 millas del puerto haitiano de Jeremie, de donde se trasladan a Puerto Príncipe.

Más difícil es la situación de la balsa, donde sus tripulantes carecen de agua y alimentación, consumiendo algas y pequeños moluscos. A los 6 días son recogidos por el buque norteamericano "Explorer" que les desembarca en Trinidad.

Catorce son las víctimas.

En el español "Cabo de Hornos", los sobrevivientes llegan a Montevideo en la noche del domingo 17 de mayo. Para reparar la pérdida del *Montevideo*, el gobierno dispuso la incautación del mercante alemán *"Tacoma"*.

7. — Adquisiciones navales y aéreas

En la madrugada del 1º de setiembre de 1939, poderosas fuerzas alemanas atravesaban la frontera occidental polaca iniciando la segunda conflagración mundial del siglo. La humanidd despertó horrorizada a una perspectiva de sangre y tragedia sin precedentes, confirmada a lo largo de seis años. sombríos en que, contemporáneamente a la comprobación de horrores, asistía a una eclosión de progreso en las ciencias.

También el Uruguay reaccionó ante los hechos. País productor de materias primas que sin duda serían exigidas por las necesidades bélicas, ocupando una posición estratégica en el continente y con amplio litoral marítimo, afrontaba la situación sin medios de defensa. En materia de armamento naval, sobre todo, su indefensión era manifiesta, estando representada su marina militar por el viejo crucero R.O.U. *Uruguay* con 29 años de actividad, artillería desgastada sin munición, y los tres pequeños guardacostas vulnerables a cualquier ataque, aptos sólo para policía de costas. Mientras tanto, al año de iniciada la guerra, el éxito era ampliamente favorable a la Alemania hitlerista y por los países de la América del Sur se extendía el rumor de una "nazificación". En tales circunstancias, el Poder Ejecutivo se decidió a actuar enviando al Parlamento un mensaje y proyecto de ley solicitando recursos para la compra de armamentos.

La iniciativa fue considerada en el Senado en su 35ª sesión ordinaria, el 18 de junio de 1940. "Durante largos años —argumentaba el Ejecutivo— y salvo excepciones que no revisten mayor importancia, nada serio se ha hecho para dotar a las fuerzas armadas de nuestro Ejército y Marina Militar y la Aeronáutica, del material indispensable, ni siquiera para su adecuado entrenamiento".

Pronunciándose en forma favorable a la iniciativa, argüía la Comisión de Hacienda y Fomento (integrada) en su informe: "Se ha comprobado que desde hace más de treinta años, a pesar de la evolución permanente que ha sufrido la fabricación y empleo de material bélico, y a pesar de la intensa preocupación que en esta materia han revelado constantemente todos los países civilizados, incluso los que están en nuestra vecindad, en nuestro país no se han efectuado adquisiciones de armamentos, con excepción de los realizados en el gobierno del Dr. Claudio Williman [1909] y de los efectuados más tarde, bajo la Administración del Dr. Gabriel Terra. Pero al presente, aquellas resultan en extremo anticuadas y las últimas aparecen insuficientes frente a las necesidades que imponen los actuales momentos que tienen angustiado a nuestro pueblo".

El proyecto del Poder Ejecutivo solicitaba la suma de pesos 7:000.000 para "la adquisición de material bélico y equipos que conceptúe necesarios para la Defensa Nacional".

Aún para la época y el poder adquisitivo de la moneda uruguaya, la suma resultaba harto reducida, máxime en un momento en que la producción se ajustaba a una economía de guerra.

Refiriéndose al plan de adquisiciones formulado, decía el Ministro de Defensa Nacional, Gral. Julio A. Roletti, en la precitada sesión del Senado: "Con la sanción de este proyecto, se podrá adquirir *parte del material que se necesita para la marina.* Si por desgracia nos viéramos abocados a un conflicto, nuestra defensa tendrá que consistir también en medios pasivos, es decir: minas. Necesitaremos, por consiguiente, barcos dragaminas, como dije, *algunos de los cuales podrían adquirirse con parte* de los recursos que asigna el proyecto en discusión.

"Necesitamos también hidroaviones para nuestra defensa marítima y naval, los que también se tratará de adquirir con esos recursos, *siquiera en parte.* El proyecto prevé, entonces, a grandes rasgos, para la marina, la adquisición de un dragaminas, ocho hidroaviones, bombas, cañones antiaéreos para la marina, municiones, ametralladoras, una lancha rápida, instrumental de enseñanza y reparación del crucero *Uruguay.* Total: $ 859.000. Este sería un programa *modestísimo* que se intentaría llenar con la sanción de este proyecto". (14)

El Ministro acertaba en el uso del calificativo superlativo; el plan para la marina era modestísimo. Una vez más, a pesar de lo apremiante de las circunstancias, la adecuación de la defensa marítima a las necesidades del país no encontraba la decisión de vencer reservas, enfrentando francamente el problema y solicitar los recursos verdaderamente necesarios. Ante la amenaza de una rebelión interna por parte de los simpatizantes del nazismo y de un eventual ataque de apoyo exterior, la decisión oficial no pasaba el límite de adquirir "parte del material que necesita la marina", destinándole un escaso, 1% de los recursos solicitados al Parlamento.

Con la sola oposición de la representación comunista actuante en la Cámara de Diputados, el proyecto de ley fue aprobado, autorizándose la emisión de Bonos de Defensa Nacional por un monto de $ 7:6000.000 (Ley Nº 9.937 del 26/VI/1940). Tres años más tarde, por ley Nº 10.430 del 18 de junio, se amplió tal emisión en 5 millones de pesos.

Aprobada la ley 9.937 se procedió a la adquisición de armamentos en los Estados Unidos de América, recibiéndose para la Armada material para equipar un regimiento de infantería de marina, cañones antiaéreos y antitanques, dos lanchas bautizadas *Rescate* y *PM6*; la primera, bautizada más tarde *P. R.* 10 *"Colonia"*, fue transportada por el mercante *"Colonia"* comandado por el C/F Fernando Fuentes. Era una embarcación apta para el apoyo de rescate de aviones y para el patrullaje, con una velocidad de 33,5 nudos y 600 millas de radio de acción a 15 nudos.

Contemporáneamente se recibieron 6 aviones OS2U "King Fischer" que llegaron encajonados, en agosto de 1942. Estos aparatos fueron "armados y puestos en orden de vuelo por nuestro personal, bajo la dirección de los Ingenieros Aeronáuticos, Gdias. Marinas Oscar P. Llorens y Martínez Labadie. "Al efectuar el vuelo de prueba el Jefe del Servicio Aeronáutico, C/C Carlos Curbelo, tuvo un accidente fatal; perdió con él la Aviación Naval uno de sus más idealistas y sacrificados precusores". ([15])

En 1944 se incorpora a la Armada el *R. O. U. Maldonado,* distinguido primero como B. 1 y luego P. C. 1, buque caza submarino construido en Nueva York donde fue botado el 3/IV/943 con el distintivo USS. PC. 1234; con 52 m de eslora, 6 m 9 de manga y 3.07 de calado,. Fue comandada por el C/F Manuel de la Bandera. Radiada luego, es sustituida el 21 Nov. 1970 por un barreminas de igual nombre y de dimensiones estructurales muy similares, puesto en servicio en los EE UU. de América en 1954 (ex Bir Hackeim), en el cual se izó el pabellón nacional el 4 Set. de 1970. ([16])

En tanto, en la Aviación Naval, al Gruman "Widgeom" J 4 F de 1942, se suman en Dic. de 1949 y en marzo de 1950, 10 y 6 TEM "Avanger", respectivamente.

En ambos casos, iniciando un procedimiento que se continúa en lo sucesivo, el transporte se hace en vuelo directo desde la base de construcción al Uruguay, realizado por pilotos navales uruguayos.

La guerra mundial ha terminado, pero las autoridades gubernamentales han hecho conciencia de la necesidad de mantener un cierto armamento naval y aeronaval, cuya adquisición es facilitada por las leyes estadounidense de "préstamo y arriendo" y "ayuda mutua" y su política de ceder a bajo precio unidades conservadas inactivas, en reserva, con la consiguiente erogación.

El 3 de mayo de 1952, con el izado del pabellón nacional en aguas de aquel país, se incorporan a la Armada dos naves gemelas: los destructores R.O.U. *Uruguay* y R.O.U. *Artigas,* de 1.240

Ton. de desplazamiento, 93 metros de eslora, 11 de manga y 5,20 de calado, armados originariamente con 10 cañones de 20 mm., reemplazados luego por 4 de igual calibre y 3 tubos torpedos de 21 pulgadas, en montaje triple. Su velocidad era de 19 nudos y tenían un radio de acción de 8.300 millas náuticas a 14 nudos.

Fueron adquiridos por compra directa, de gobierno a gobierno, por intermedio de la Foreing Military Sales.

Ambas naves habían sido votadas en el curso del año 1943 y se hallaban en situación de reserva desde 1946. Fueron conducidos al país por tripulaciones nacionales, actuando de comandante del *R. O. U. Uruguay,* el C/F Raúl G. Leal y del *R. O. U. Artigas,* el jefe de igual jerarquía, Víctor Dodino.

En ese mismo año de 1952, la aviación naval recibió 10 aparatos Gruman "Hellcat", "aeronave extraordinaria para su época, de acuerdo a su velocidad, techo de operación y poder de fuego".

En 1953 se incorpora la fragata R.O.U. *Montevideo* que había prestado servicios en las flotas canadiense y británica. Con un desplazamiento de 1.450 Ton. standard y 1.900 a plena carga, su eslora era de 76 metros, 12 de manga y 5,30 de calado; 17 nudos de velocidad; radio de acción de 5.400 millas náuticas a 9,5 nudos. Su armamento consistía en 1 pieza de 76 mm., 2 de 40 y 4 de 20. Fue empleada fundamentalmente como nave de entrenamiento y por orden Nº 43/73 del 7/V/973 se dispuso su desguace. Comandada por el C/C Elbio G. Amorín.

Si bien las adquisiciones posteriores son de época reciente, siguiendo el principio ya empleado de agotar un tema dándole unidad en el desarrollo cronológico, se mencionarán las otras adquisiciones mayores habidas hasta el presente.

En 1966 es incorporado el barreminas *R. O. U. Pedro Campbell* de 57 metros de eslora, 9,65 de manga y 3,20 de calado; 1.190 toneladas de desplazamiento, 18 nudos de velocidad, 5.600 millas de radio de acción.

Construido para ser utilizado como rastreador y para el fondeo de minas, representa un valioso instrumento para completar la función defensiva de la Armada en las aguas jurisdiccionales y dar seguridad a la navegación de las mismas. Unidad comandada por el C/F Julio C. Ambrosini.

Esta unidad se complementa con el barreminas *R. O. U. Río Negro,* de 384 Ton. de desplazamiento, 44 metros de eslora, 8,50 de manga, 2,60 de calado; 12,6 nudos de velocidad a plena carga y 8,5 a marcha económica. Radio de acción de 1.860 millas náuticas a plena carga y de 2.120 a velocidad económica.

"Su equipamiento como barreminas, lo capacitan para realizar las funciones específicas de barrido magnético (posee degaussing), barrido acústico y barrido mecánico, además de las operaciones que por sus características y maniobrabilidad puede cumplir (remolque, balizamiento, etc.)".

"La ceremonia de afirmado del Pabellón Nacional se realizó el 10/XI/69 y luego de una larga y dura travesía oceánica proce-

dente de Francia, arribó a Montevideo el 8 de abril de 1975". ([16]) Fue comandada por el C/C Jorge Dell'Acqua.

El 21 Nov. del mismo año se incorpora el barremina *R. O. U. Maldonado*, nave en servicio desde 1954 con el nombre de "Bir Hackeim". Características: 52 metros 70 de eslora; 10 metros 20 de manga, 3,20 metros de calado; 780 Ton. de desplazamiento a plena carga, accionado por 2 motorees Diesel. Unidad comandada por el C/C Félix Ochoa. Y, por último, el 28 de julio de 1972 se le coloca pabellón nacional al destructor de escolta *RO. O. U. 18 de Julio*, DE - 3, de origen estadounidense, botado el 3 de junio de 1954 y adquirido directamente por nuestro gobierno.

Su desplazamiento es de 1.450 Ton. standard y 1.900 a plena carga; 95 metros 90 de eslora; 11 metros 20 de manga, 4,20 metros de calado, 25 nudos. Propulsado por una turbina De Laval de 20.000 HP. Armamento: 4 cañones de 76 mm. Fue conducido al país por el C/F Germán Lariau.

Mientras tanto, la aviación naval acrecía sus efectivos con tres SNJ en 1950; 2 helicópteros Bell 47 - G (1955) y otros dos en 1971. En los años 1956 y 1957 se adquirieron tres "Martin Mariner" PBM antisubmarinos y de búsqueda y rescate de gran autonomía; tres aviones "Beechraft", T. C - 45 J. Navigator en 1961; igual número de S 2 A "Tracker", avión multimotor apto para operar en portaaviones, sistema de armamento moderno y muy versátil, especial para detección y destrucción de submarinos y, por último, tres helicópetros H - 34 "Sikorsky".

Además de las unidades mencionadas, otras embarcaciones de función auxiliar se fueron incorporando a la Armada Nacional para constituir su acervo actual, el más numeroso y diversificado de toda su existencia: lanchas patrulleras como las P.R.11 *"Carmelo"* y P.R.12 *"Paysandú"* incorporadas en 1964 y 1968, respectivamente; el R. O. U. *Banco Inglés*, adquirido en los EE. UU. de América y arribado al país el 10 de enero de 1970, destinado al balizamiento del escollo de su nombre, de uso tan necesario entonces, cuando se mantenía vivo el pleito secular de la indefinición jurisdiccional del Plata, zanjado mediante el tratado del 19 de noviembre de 1973; el tenderredes R.O.U. *Huracán*, adquirido en base a lo dispuesto por los artículos 70 y 396 de la Ley Nº 13.640 del 26 Dic. de 1967, para ser destinado a tareas de balizamiento, remolque y salvataje.

Fue trasladado a Montevideo desde el puerto de Charleston S. C. por personal de la Armada. Recibió el pabellón nacional el 7 de abril de 1969, efectuándose posteriormente el entrenamiento de la tripulación en el empleo de los elementos de salvamento; arribó a Montevideo el 30 de junio de dicho año. ([1])

El R.O.U. "Banco Inglés" fue comandado por el C/C Carlos Olivera y el R.O.U. "Huracán" por el C/F Washington Cleffi.

El Art. 70 de la precitada ley autorizaba al Poder Ejecutivo a enajenar las unidades flotantes, aeronavales, aéreas o terrestres

del Ministerio de Defensa Nacional que por razones de mejor servicio justificasen su reemplazo; y el Art. 396 disponía textualmente: "Autorízase al Poder Ejecutivo a adquirir un buque balizador tipo A N (auxiliar de la Armada, tenderredes) a financiar con la utilización de los recursos que actualmente están afectados a este gasto (tasa por ayuda a la navegación marítima)".

Por último, debe considerarse en forma especial la incorporación de los petroleros *Presidente Oribe* y *Presidente Rivera,* que vinieron a colmar un cierto porcentaje del abastecimiento del crudo necesitado por el país; a darle algo de la autonomía que le es imprescindible mantener en aprovisionamiento de tan vital importancia. Ni aún después de creada la ANCAP la República se eximió del pesado tributo del pago de fletes para el transporte del producto, no obstante la prédica pertinaz y justa mantenida por algunos organismos como la perecida "Liga Marítima del Uruguay".

El millonario tributo comenzó a abatirse con la entrada en servicio, el 28 de marzo de 1962, del petrolero *Presidente Oribe* cuya construcción estuvo a cargo de los astilleros japoneses de Ishikawajima Harima.

Se trata de un buque de 180 metros de eslora, 25,70 de manga, 10,30 de calado; 37.000 toneladas de desplazamiento a carga completa y con una capacidad de carga de 28.931 Ton.; 16,5 nudos de velocidad con cargamento pleno y 16.100 millas náutitcas de autonomía a 16 nudos. Recibió el pabellón nacional el 17 de enero de 1962.

A noviembre de 1975, había transportado 2:196.399 toneladas métricas de combustibles, habiendo navegado 1:202.208 millas náuticas.

Controlada su construcción por personal de la Armada, navegando siempre con personal de la misma, el 15 de octubre de 1973 había saldado totalmente la deuda de su construcción.

El *Presidente Rivera* fue construido en los astilleros Alvaro de Bazán de El Ferrol del Caudillo (España), donde se botó el 20 de mayo de 1971; entró en servicio el 21 de Dic. del mismo año.

Características: 196 metros de eslora, 26 metros 75 de manga, 10,15 metros de calado; 21.000 millas náuticas de autonomía (1 vuelta al mundo alrededor de su círculo máximo); 16 nudos de velocidad de crucero. Capacidad de los tanques a plena carga: 37.500 metros cúbicos.

Diseñado además de sus funciones específicas para entrenamiento de aspirantes de la Escuela Naval y personal del Cuerpo de Equipaje de la Armada.

Desde su puesta en funcionamiento a Nov. de 1975 ha transportado 912.785 toneladas métricas de crudo y navegado 342.955 millas.

La cantidad transportatda por ambos petroleros en el año 1974, fue de 390.129 toneladas métricas, lo que representa el 19,21 % del total recibido por la ANCAP en dicho año. ([17])

El R.O.U. "Presidente Oribe" viajó al mando del C/F Bernardo R. Piñeyra y el R.O.U. "Presidente Rivera" fue conducido por el C/N Hebert Levrero.

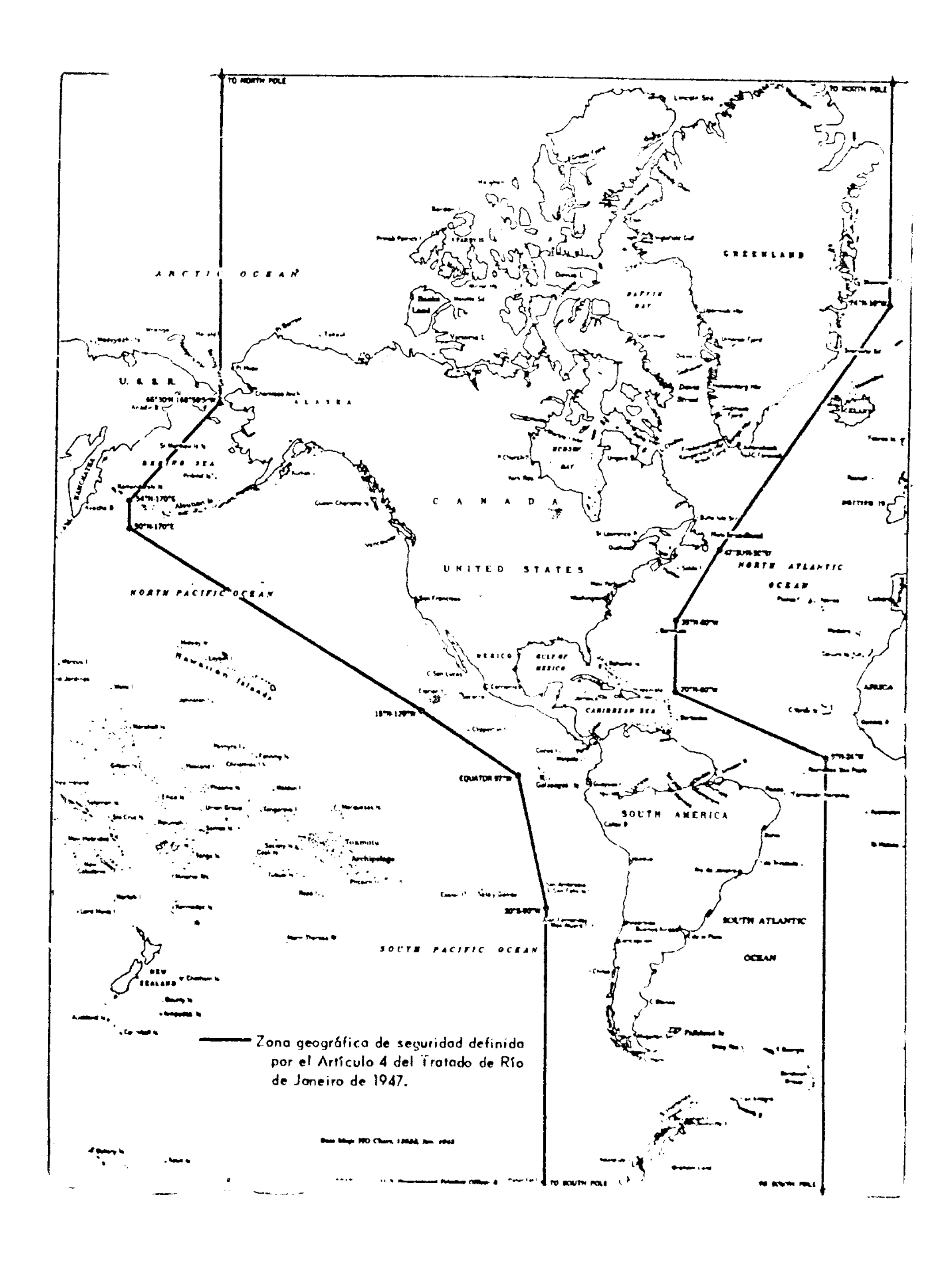
Con la fuerza naval y aérea descripta, los servicios incorporados y organización mencionada, la Armada Nacional asegura al Uruguay las responsabilidades que tiene como país costero, con una superficie marítima de 152.650 quilómetros cuadrados de aguas jurisdiccionales.

Decenios de luchas, sacrificios y aún penurias ha costado a la Armada ser la eficiente entidad que es; no será difícil mantenerla en plena solvencia funcional si la totalidad del país —gobierno y pueblo— labran y afirman una conciencia de que todo esfuerzo a ello consagrado tendrá plena compensación al asegurar el ejercicio de la soberanía de la República en parte tan expuesta y vulnerable como es el territorio marítimo nacional.

8. — UNITAS: operaciones navales multinacionales

Con la posesión de sus buques plenamente capacitados en todas sus condiciones específicas, la Armada Nacional se vio habilitada para participar en las maniobras navales conjuntas que hacia 1959 comenzaron a desarrollar en el Atlántico Sur, efectivos de las flotas de los EE. UU. de América, Brasil y Argentina, conocidas con el nombre de Unitas. Su origen responde aproximadamente al siguiente desarrollo: Hacia el final de la década del 50, una flotilla de naves militares de los EE.UU. de América, constituida normalmente por tres destructores y un submarino, comenzaron a realizar visitas de buena voluntad a países sudamericanos, en el curso de las cuales se cambiaron ideas sobre la conveniencia política de encarar acciones combinadas para la defensa del continente y métodos conducentes a tal fin. Los jefes navales del país norteño tenían muy presente los sacrificios hechos por su país y su armada para dar protección a la navegación mercante que transportaba suministros de carácter estratégico a los puertos norteamericanos. Con la liquidación de la guerra 1939 - 45 las coordenadas geográficas de los compromisos políticos - militares de los Estados Unidos se habían extendido en el mundo, aumentando sus responsabilidades más allá, quizás, de sus razonables posibilidades o exigiendo un fuerte tributo a la economía del país. En tales condiciones, acaso fuera posible transferir parte de esa responsabilidad a los países marítimos sudamericanos que estuviesen de acuerdo con esa política y contaran con los medios adecuados.

Existía un instrumento político aunque no podamos afirmar que fuese invocado al fin buscado: el Tratado Interamericano de Asistencia Recíproca firmado en Río de Janeiro el 2 de setiembre de 1947; instrumento que culmina años de esfuerzos de la nación del Norte para ligar a la América del Sur a una política de soli-



Zona geográfica de seguridad definida por el Artículo 4 del Tratado de Río de Janeiro de 1947.

daridad continental de defensa contra enemigos tan poderosos como el nazismo y el marxismo.

Dice Edwin Lievwen en su obra: "Armas y política en América Latina: "Fue a fines de la década del 30 que Wáshington comenzó por primera vez a desarrollar una política encaminada a la defensa de todo el hemisferio occidental... Con el surgimiento de la amenaza nazi - fascista en Europa, el énfasis cambió, ya que los Estados Unidos intentaron desarrollar el sistema interamericano como medio para enfrentar la defensa militar que asumió de pronto una nueva prioridad. A fines de la década del 40, los objetivos de la Unión incluían: eliminación de la amenaza de subversión nazi en América (declaración de Lima); máxima utilización del limitado potencial militar latinoamericano para funciones primordialmente defensivas, la que implica su organización, utilización de las bases navales y aéreas en el continente latinoamericano, etc. En la conferencia de Chapultepec de 1945, la Junta Interamericana de Defensa se transforma en un organismo permanente, estableciéndose que está destinado a responder unitariamente a cualquier acto de agresión. Y llega así la Conferencia de Río de Janeiro de 2 de setiembre de 1947, en que se consolida el llamado Sistema Interamericano de Asistencia Recíproca".

Por el tratado que le consagra, se establece una alianza forzosa y automática en el orden militar que liga a los países latinoamericanos con los Estados Unidos. Luego de establecer en el Art. 1º que las Altas Partes Contratantes condenan formalmente la guerra y se obligan en sus relaciones internacionales a no recurrir a la amenaza ni al uso de la fuerza, precisa su Art. 3º: "1. — Las Altas Partes Contratantes convienen en que un ataque armado por parte de cualquier Estado contra un Estado americano, será considerado como un ataque contra todos los Estados americanos, y en consecuencia, cada una de dichas Partes Contratantes se compromete a ayudar a hacer frente al ataque, en ejercicio del derecho inmamente de legítima defensa individual o colectiva que reconoce el Art. 51 de la Carta de las Naciones Unidas.

2. — ....

3. — Lo estipulado en este artículo se aplicará en todos los casos de ataque armado que se efectúe dentro de la región descrita en el Art. 4º o dentro del territorio de un Estado americano".

Dicha región es una vasta superficie extendida de polo a polo, a lo largo de los océanos Atlántico y Pacífico, tal como se muestra en la lámina de la página siguiente, reproducción del plano incluido en el texto del Tratado Interamericano de Asistencia Recíproca. ([18])

Se trata, como puede apreciarse, de un dilatado espacio geográfico cuya defensa y seguridad demandan tarea harto pesada para ser atribuida a las fuerzas de un solo Estado, aunque éste sea una potencia de primer orden como los Estados Unidos de América.

Finalizada la contienda de 1939 - 45, este país se dio al desarme, envío a reserva o enagenación de muchas de las unidades de

la flota mantenida activa durante el conflicto. ¿Por qué no facilitar la disponibilidad y uso, bajo alguna fórmula liberal, de esas unidades, a los países comprendidos dentro del área definida por el Art. 4º precitado, a fin de que pudiesen cooperar con los Estados Unidos en defensa de la zona? Tal posibilidad era factible por hallarse aún en vigencia las leyes de "préstamo y arriendo" y de "ayuda mutua".

Pero para que una cooperación multinacional fuese viable en forma efectiva, se hacía imprescindible llegar a una coordinación de procedimientos operattivos, a una unificación de las variadas singularidades con que se manejaban las diversas fuerzas participantes. Uniformar los códigos de comunicaciones ,los manuales de procedimientos, el empleo de equipos iguales, etc.

Para facilitar esta unificación en la acción y en el pensamiento, se fueron concentrando en centros docentes de Panamá hombres directivos: jefes de división, expertos en comunicaciones, aviadores, los que asistían a cursos y prácticas comunes. En poco tiempo, hubo un conjunto de profesionales sudamericanos munidos de conocimientos uniformes que hacía posible la realización de maniobras navales conjuntas entre unidades de las flotas de los Estados Unidos de América, Brasil, Uruguay y Argentina. En tales maniobras, las UNITAS, participaban buques de tipos no poseídos por la Armada uruguaya, como submarinos y portaaviones, en cuyo uso operativo pudieron familiarizarse los marinos nacionales.

En el desarrollo de estas maniobras anuales, se alternaban en el comando de la flota combinada los jefes superiores de cada nacionalidad, por lo que el personal uruguayo tuvo oportunidad de dirigir maniobras de una auténtica flota de mar.

Con las UNITAS, el personal de la Armada nacional superó las sencillas y reducidas prácticas a que estaba acostumbrado; amplió mucho los conocimientos adquiridos en el limitado ámbito nacional. A través de 16 operaciones anuales cumplidas en cuya realización se han relevado oficiales de marina, aviadores navales y personal especializado, se han asimilado y generalizado en la Armada Nacional los conocimientos y prácticas operativas de una flota, muniéndoles de la eficiencia requerida para dirigir el accionar del complejo que interviene en una guerra naval.

Madurez de preparación profesional, poniendo fin a aquella deprimente situación que definía el Cap. de Nav. Federico García Martínez en su informe sobre el estado de la Marina Militar en 1928, citado en el Apart. 5 del Cap. X: "Fuera de la navegación astronómica, para cuyo conocimiento y práctica no se requiere gran ciencia ni afinada experiencia, nada se ha hecho con seriedad... del servicio de torpedos, destroyers, submarinos, operaciones de minas, aviación naval, trabajos todos que exigen continuada experiencia, nada ha podido hacerse, desde que en nuestro país jamás ha existido un solo elemento donde hacer la práctica más rudimentaria".

Cierto que en los últimos tiempos, merced a las adquisiciones navales y aéreas efectuadas de 1940 en adelante, mucho había mejorado la situación; pero, a nuestro juicio, UNITAS fue la oportunidad de lograr la madurez profesional.

NOTAS

(1) "El Pueblo", Mdeo. 8 Feb. 1936; 1ª pág.

(2) I. G. M. O/G Nº 57 del 1º/IX/936; apart. 16.

(3) R. N. L. D.; año 1934; pág. 965.

(4) MORANDI, LUIS: "Instituto Físico-Climatológico". "El Siglo", Mdeo., número extraordinario del cincuentenario (1863-1913); pág. 170.

(5) ACEVEDO, EDUARDO: "Anales Históricos del Uruguay"; Mdeo, 1934; T. V; pág. 586.

(6) MARTINEZ MONTERO, HOMERO: "Marinas Mercante y de Pesca"; Mdeo., 1940. T. I; pág. 193.

(7) Memoria del Ministerio de Guerra y Marina del 17 Feb. 1917 al 15 Feb. 1918. Mdeo., 1918; Pág. XXXII.

(8) MEREGALLI, JAIME y BERNASCONI, CARLOS L.: "Aportes para la historia de la fuerza aérea uruguaya"; Mdeo., 1934 y CAVALLERI, RECLUS; CHOCHO, FRANCIS; BERNHART, LEONEL y STRASSER, FEDERICO: "50 años de Aviación Naval", Mdeo., 1975, para toda la información de este numeral no distinguida con otra mención.

(9) Memoria del Ministerio de Guerra y Marina del 16 Feb. 1921; pág. 351.

(10) R. N. L. D. Año 1933; pág. 679.

(11) CAMPOS, ALFREDO R.: "Un episodio de la segunda guerra mundial en aguas territoriales de la República O. del Uruguay"; Mdeo., 1952.

(12) Id. Id. pág. 108.

(13) I. G. M. O/G Nº 78, 30/VII/940; Nº 22.

(14) Diario de Sesiones del Senado. 35ª sesión ordinaria, 18/VI/940; páginas 128 a 138.

(15) "50 años de Aviación Nacional", cit. en nota 8.

(16) "Barlovento". Revista de la Escuela Naval; año XXVI, Nº 41, 1970; pág. 50.

(17) Publicación de la Dirección General de los Servicios del Comando General de la Armada, Nov. 1975.

(18) Organización de los Estados Americanos: "Documentos oficiales OEA/Ser. A/1 (español". Washington, 1965; pág. 11.

Palabras Finales

La Armada, como todo organismo vivo, ha visto afectada su existencia en los últimos años, por sucesos de variada naturaleza y significado: dolorosos, como el naufragio del pesquero "Isla de Flores", el 7 de agosto de 1954, cuya tentativa de salvamento costó la vida a varios elementos de la marina, perecidos en cumplimiento del deber y estimulados en la tremenda lucha —barcos y aviones— por ese sentido de solidaridad humana que es innato en el hombre de mar y se manifiesta perentorio ante las amenazas del ambiente. Caen como víctimas: T/N Carlos Machitelli, A/N (CIME) Jorge Bidegain, S/O Walter Marta y Ortelio Rodríguez; Cabos Melitón Duarte y Juan C. Olivera; marinero Joaquín Llorez; pescadores Jerónimo Terra, José Amarillo, Víctor Salvia, Juan Gordiola y Alberto Baña. O bien se manifiestan satisfactorios como la vuelta al mundo cumplida por el pequeño yatch "Alférez Cámpora", tripulado por tres jóvenes oficiales, Alféreces de Navío Jorge Nader y Carlos Costa y Gdia. Marina Humberto Firpo, recorriendo exitosamente 45.000 millas náuticas a lo largo del Atlántico, a través del Pacífico e Indico y los mares Rojo y Mediterráneo, dando pruebas fehacientes de la preparación profesional y temple moral, atributos que cultiva la educación de la Armada; o como la creciente participación del instituto en el desarrollo del país, cumpliendo tareas de responsabilidad. Su personal dirige o participa actualmente en la Dirección General de Aduanas, Administración N. de Puertos, Servicio Oceanográfico y de Pesca, Administración Nacional de Combustibles, Alcohol y Portland, Instituto Nacional de Pesca, etc.

Ha cooperado en la solución de los difíciles problemas limítrofes del país y se ha capacitado para abordar las más arduas y fecundas tareas del aprovechamiento de las aguas jurisdiccionales, así como de su vigilancia y defensa.

Atrás y lejos han quedado los días en que el oficial sentía la depresión de su vida profesionalmente estéril, vegetando en los viejos barcos fondeados o cumpliendo tareas rutinarias de reducida trascendencia. Valioso personal marginado de la forja del destino nacional.

Alcanzar la actual situación de eficiencia y de participación provechosa en el quehacer del país, ha demandado muchos esfuerzos y sacrificios.

Pero el mantenimiento de esta realidad necesita comprensión y apoyo de extensión nacional. Adquirir y mantener una flota

eficiente y toda la infraestructura coadyuvante, demanda fuertes erogaciones; pero en las horas supremas de garantizar la paz y el decoro de la Nación, una marina militar no tiene precio.

En el curso de estas páginas se habrá podido apreciar cuanta sangre y destrucción de bienes costó a la República la carencia de efectivos navales que hicieran abortar invasiones; qué alto precio en humillaciones hubo de oblarse porque no estaba ahí, sobre las aguas, afirmado con decisión y pujanza en naves paralizantes del agravio, el gallardo pabellón nacional grávido de gloria y altiveces.

La historia se repite o poco cambia en hechos fundamentales, como la avidez de dominio y conquista. Nuestro mar se abre a todos los horizontes; si por él llegaron las proas del descubrimiento y poblamiento territorial, las mismas aguas permitieron el paso de naves provocativas, agraviantes o depredadoras.

Que la lección sea aprendida y hecha conciencia. En momentos difíciles, el pueblo oriental tomó la decisión de crear una marina militar; así cuando la Guerra Grande, así cuando la voladura de la "General Rivera" dejó desguarnecido al país. Pero también reiteradas veces se cayó en el error de permitir una deprimente penuria naval que dejaba indefenso al patrimonio nacional.

Que la lección sea asimilada y hecha conciencia firme en la mente de todos los orientales; sentimiento inalterable en el corazón del pueblo oriental: necesidad de mantener en forma permanente una marina eficaz, acorde con los intereses y la dignidad de la Nación.

Montevideo, abril 19 de 1976.

Anexo I

BIOGRAFIAS

Nº 1. – Contralmirante JOSE AGUIAR

Jefe de larga e intensa actuación en la Armada, a la cual ingresó como marinero en la cañonera *General Suárez* en febrero de 1898, pasando a la calidad de "aspirante" en el mismo mes y año.

En tal unidad se gradúa como Guardia Marina el 21/I/899; Sub Tte. graduado el 24/VIII/1900 y efectivo el 17 Feb. de 1903; el 20 de Oct. de 1904 se le promociona a Teniente graduado. Interviene en la acción que la nombrada unidad mantiene con los revolucionarios en Punta Gorda, en dicho año.

El 18 Ag. de 1918 se le destina al R.O.U. *Montevideo* donde recibe el ascenso a Tte. 2º efectivo y el 1º/IX/909 es enviado a Alemania para perfeccionar conocimientos. Al botarse el crucero *Uruguay* pasa a integrar su oficialidad y con el empleo de Tte. de Navío se le designa su 2º Comandante el 5 Dic. de 1911.

Promovido a C/C graduado el 25 de Ag. de 1912, asume el comando interino del R.O.U. *Montevideo,* tres meses más tarde.

Desembarca en 1913 (12 Dic.) para desempeñarse en el Ministerio de Guerra y Marina; en abril de 1915 es designado Profesor de Geografía de la Escuela Militar y Naval y el 8 de Nov. del mismo año, al crearse la Dirección de la Armada, pasa a desempeñarse como Jefe de Detall y Secretario de la misma.

Director de la Escuela Naval desde el 19/VI/1916, asciende en dicho cargo a C/C el 7 Feb. de 1911.

En 1919 se le designa Delegado Oficial de la República a la Conferencia Internacional de Hidrografía con sede en Londres; a su regreso se le destina a prestar servicios en la Dirección de la Armada y en 1921 integra el Directorio de la Administración Nacional de Puertos.

El 21 de abril de 1924 es designado Director de la Armada, cargo que renuncia el 28 Oct. de 1926.

Colaboró en la realización de varios trabajos hidrográficos. En 1902 integró la Comisión Hidrográfica del Río de la Plata formada por los ingenieros Benavídez y Rivas, con 8 marineros de la *Suárez;* luego, con el segundo profesional, integra la Comisión Hidrográfica destinada al estudio de regímenes y planimetría del río Uruguay, entre Salto y el río Arapey; y con el Sr. Virgilio Sampognaro trabaja en el puerto de Paysandú y canalización del Almirón.

Sus profundos conocimientos de Geografía Histórica le permiten publicar un erudito trabajo sobre la evolución de las fronteras del Uruguay; refutado por el Prof. brasileño Souza Docas, mantiene con el mismo una larga polémica.

El 31 de marzo de 1937, el Consejo Central Universitario le nombra Director del Instituto de Investigaciones Geográficas.

Se le autoriza el grado de Contralmirante.

Había nacido en Montevideo el 18 de abril de 1881 y falleció en la misma ciudad el 22 de mayo de 1946.

Nº 2. — Capitán de Navío JORGE V. BAYLEY

Profesional autodidacta, adquirió ilustración superior a su época; dotado de carácter enérgico, don de mando, espíritu de iniciativa y férrea voluntad; de actividad poco común que le llevó a realizar una obra ponderable teórica y práctica en la organización de la Marina Militar.

Bregó por su progreso, por la habilitación de un centro de enseñanza naval; organizó cursos de esgrima y conferencias de divulgación de las actividades y sobre la organización de la Armada. Creó reglamentos y ordenanzas referentes a diversas actividades de la Marina; escribió obras y conferencias.

Su foja de servicios conocida comienza con los servicios de Ayudante en la Capitanía del Puerto de Montevideo; el 15 Set. 1880 es ya comandante del vapor de guerra *Rayo* de donde pasa al *Fe* con igual categoría. El 23 Dic. 1884 se le nombra comandante de la cañonera *Gral. Rivera,* propiciando la realización del viaje que realiza a los canales fueguinos en 1888, el que debe considerarse de honra para la decisión y pericia de la Armada.

El 1º marzo 1886 pasa a comandar el *Fortuna,* armado para hacer frente a la revolución del Quebracho, al principio de la cual sostuvo un fuerte tiroteo con los batallones al mando de los coroneles revolucionarios Amilivia y Visillac desplegados en guerrilla junto al arroyo Guaviyú.

Apresó dos vapores y varias embarcaciones menores cargadas con recados y echó a pique casi todos los botes que contaban los revoltosos para pasar la caballada que tenían en Entre Ríos.

El Cap. de Nav. Francisco P. Miranda, analizando esta operación fluvial, atribuye a la acción del *Fortuna* una de las causas fundamentales del fracaso revolucionario al privarlo de las caballadas (Ver Apart. 7. Cap. VII).

En Mayo de 1886 retorna al comando de la *General Rivera* con el grado de Sargento Mayor; en este mismo destino asciende a Tte. Coronel el 20 Feb. 1890 y 4 años más tarde (28 Feb. 1894) se le confiere el cargo de Jefe de la Escuadrilla Nacional.

Como tal, cumple una obra de severa y plausible organización. Los barcos de la escuadrilla son desplazados continuamente en operaciones de maniobra y vigilancia; se establece un código de señales para comunicación de las embarcaciones;se establecen distintivos para jefes y oficiales del Cuerpo General embarcados; se estimulan los deportes marítimos; se hace observar una estricta

disciplina en las embarcaciones; se reglamenta el servicio de sanidad a bordo; etc. etc.

Asciende a Coronel de Marina (Cap. de Frag.) el 26 Set. 1896 y el 10 de marzo de 1898 pasa a situación de reemplazo, cesando como Jefe de la Escuadrilla, cargo que se suprime. El resto del año 1898 se le adscribe al Ministerio de G. y Marina: parte como Jefe de la Sección Naval y el resto como Jefe de la Sección Técnica.

Del 22 de enero de 1901 al 1º julio de 1903, permanece en situación de "reemplazo" y "cuartel".

El 14 de Julio de 1909 es ascendido a Capitán de Navío y pasa a prestar servicios en el Consejo de Guerra Permanente.

Fallece el 27 de octubre de 1914.

Nº 3. – Contralmirante HORACIO BOGARIN

Oficial y jefe de excepcionales condiciones que le permitieron realizar una carrera de loables realizaciones en bien de la Armada, prestigiándola en el exterior. Es uno de los pioneros de la aviación naval.

Ingresó a la Escuela Naval en 1920 y egresado como Gdia. Marina es destinado al Servicio Aeronáutico; en octubre de 1926 pasa a la Escuela Militar de Aviación donde efectúa los cursos de Piloto Aviador recibiendo el Brevet Nº 36 el 19 Dic. de 1927, tras brillante escolaridad.

En marzo de 1928 se le destina al R.O.U. *Uruguay,* ascendiendo a Alf. de Nav. en 1930. En junio del mismo año es seleccionado para viajar a Europa a fin de realizar estudios de vuelo y práctica de hidroaviones (Decreto del 10/VI/1930).

Regresado al país, se reincorpora al Servicio Aeronáutico y con el grado de T/N parte el 1º/VII/1940 para la Repca. Argentina en misión de estudios. En la Base de Puerto Belgrano se desempeña a plena satisfacción de sus superiores en práctica de vuelos nocturnos de exploración, tiro antiaéreo, etc. Regresa al país en 1942 y el 21 de abril del mismo año se le promueve a Cap. de Corbeta; el 23 de junio se le confía el cargo de Jefe de la Base de Isla Libertad, con funcionees de 2º en el Servicio Aeronáutico. El 31 de octubre del mismo año cumple una misión al Brasil.

En 1945 integra varias comisiones: de estudios para confeccionar proyectos y dirigir obras para la instalación de una base aeronaval en Laguna Negra; para organización de los transportes aéreos internacionales; de Experiencia y Recepción de Material y Armamento Aeronáutico.

En Nov. de 1945 viaja a Gran Bretaña para estudio e inspecciones de su especialidad; el 22/VII/946 se le designa Agregado Naval adjunto en la Embajada del país en los EE.UU. de América a fin de asesorar al Agregado Naval en el estudio de rutas e itinerario que aseguren el éxito de un eventual transporte en vuelo

de los aviones dirigidos; y como Jefe de la Misión Aeronáutica, controlar la actividad de los oficiales de la misión.

En tanto, el 23 Oct. 1947 se le asciende a Cap. de Fragata.

En abril de 1949 se le designa para prestar asesoramiento técnico a PLUNA y el 5 de Dic. de dicho año parte desde Fort Worth comandando una agrupación de 10 aviones TBM en vuelo a Laguna del Sauce, operación cumplida con toda normalidad.

En 1950 regresa a Fort Worth a fin de preparar la salida de dos grupos de aviones: tres SNJ y seis TBM.

Al año siguiente es ascendido a Cap. de Navío, ocupando el cargo de Jefe Inspector de la Aeronáutica Naval.

En Mayo de 1953 integra una comisión de estudio destinada a atender las necesidades de la Marina respecto a locales, instalaciones, polvorines, aeródromos, etc. y en 1957, la Inspección Gral. de Marina le nombra delegado en la Comisión Nacional de Aeropuertos.

El 19 de enero de 1960 se le promueve a Contralmirante y pasa a situación de retiro por resolución del 3 de abril de 1962.

Nacido en Buenos Aires el 5 de enero de 1905.

Nº 4. – PEDRO CAMPBELL.

Su actuación en la marina militar artiguista se define con el título con que lo bautizó el enjundioso historiador compatriota Francisco Bauzá: "almirante gaucho".

Como tantos otros extranjeros arribados a América, se incorporó a las colectividades criollas, identificándose con sus problemas y aportando a la Historia los rasgos de su personalidad.

Admirables su valor y su devoción al Patriarca oriental, a quien acompañó en sus éxitos y en su exilio, dándose por entero a la causa de la Provincia Oriental.

Jacinto R. Yabén, en su obra: "Biografías argentinas y sudamericanas", ofrece las siguientes informaciones: "Irlandés y católico, vino al Plata con el Gral. Berreford en la primera invasión; prestaba servicios como sargento. Se trasladó a Corrientes donde trabajó como peón en la curtiembre de Angel Fernández Blanco.

"Era de genio turbulento y aventurero; se hizo un gaucho completo adoptando sus costumbres y su vestimenta. Así lo describe su compatriota Robertson: "Estando sentado una tarde bajo el corredor de mi casa, vino hasta mi misma silla, a caballo, un hombre alto, huesulo, de aspecto feroz, vestido de gaucho, con un par de pistolas de caballería en la cintura, un sable metido en una vaina de acero aherrumbrada pendiente de un cinturón sucio, de cuero medio curtido, barba y bigotes rubios, el pelo desgreñado del mismo color, adherido por el sudor, y cubierto de polvo. La cara no sólo estaba quemada por el sol, hasta parecer negra, sino que estaba ampollada hasta los ojos, mientras grandes pedazos de la arrugada piel estaban prontos a desprenderse de sus paspados la-

bios. Llevaba un par de aros sencillos, un sombrero de los que usan los salteadores, un poncho hecho de girones, chaqueta azul adornada con una cinta roja descolorida, un enorme cuchillo en una vaina de suela, un par de botas de potro y espuelas de fierro aherrumbradas con rodajas de un pie y medio de diámetro. Detrás de este Orlando Furioso, cabalgaba un jinete a quien llamaba su page; pero jamás he visto un page semejante... Yo los tomé por dos de los feroces bandidos de Artigas... Eran Mr. Pedro Campbell y su escudero Eduardo; este me fue presentado como paisano, oriundo de Tipperary".

"Desde diciembre de 1814 actuó al mando de la escuadrilla artiguista correntina, época ésta en que operó en combinación con Blas Basualdo.

"Posteriormente combinó sus movimientos con Artigas y después del triunfo de las Saladas obtenido por Andresito, Campbell ocupó Corrientes y fue designado Comandante General de Marina y jefe de la Vanguardia de los misioneros por el propio Andresito al asumir el mando de la Provincia el 21 de agosto de 1818. Formó al mismo tiempo un regimiento de indios tapes, armados con sables, fusil y puñal, especie de centauros que combatían a pie y a caballo y cuya táctica era difícil de contrarrestar. Campbell, con la escuadrilla que logró armar, compuesta de una balandra, una zumaca, siete lanchas y doce canoas, bien tripuladas y artilladas algunas de ellas, descendió desde Corrientes hasta Santa Fe, en auxilio de Estanislao López; el 24 de Dic. de 1818 zarpó de Goya conduciendo a su bordo 600 hombres, la mayor parte indios. Con esta fuerza, la entrerriana mandada por López Jordán y que sumaba 800 hombres —un total de unos 2.000 hombres— se puso en marcha...

"La llegada de Campbell en las aguas del Paraná inferior había hecho levantar el bloqueo que había establecido frente a la Bajada y Santa Fe la escuadrilla directorial mandada por Angel Hubac, la cual debió levantar tal bloqueo y replegarse sobre el Rosario, donde a comienzos de enero de 1819, Campbell lo bloqueó a su vez en aquel puerto, obligándolo a replegarse a San Nicolás, así como también lo hizo el ejército de Balcarse... que abandonó Rosario hostilizado en su retirada por las fuerzas de Campbell.

En los ataques a la Herradura, éste puso en práctica una táctica que Mitre describe así: Era éste [Campbell] inventor de una nueva táctica de combate, que consistía en que la infantería montada, armada de fusil con bayoneta, cargaba a gran galope como caballería, se dispersaba en guerrillas del mismo modo, echaba pie a tierra por parejas o por grupos, cuidando uno los caballos y rompía el fuego dentro del tiro de fusil. En caso de avance, se reconcentraba y cargaba a pie o a caballo, según obrase como infantería o caballería, y en caso de retirada saltaba rápidamente sobre sus caballos y se ponía fuera del alcance de su enemigo. Esta operación era protegida por escuadrones de verdadera caballería que servían de reserva".

La aproximación del Ejército del Norte al mando de Belgrano... y la amenaza de que terciaría el de los Andes, determinaron a Estanislao López y a sus aliados a ajustar el armisticio del 5 de abril de 1819; Campbell se retiró con su escuadrilla a Corrientes donde reasumió la comandancia general de marina.

A fines de 1814, Artigas dispuso que se concentraran en Cambay los regimientos guaraníes y milicias correntinas... Campbell asumió el gobierno delegado de Corrientes.

En los últimos meses de 1819, nuevamente se alistan para abrir las operaciones contra Buenos Aires los caudillos federales Ramírez y López. Campbell con su escuadrilla participó en la nueva campaña, iba a tener que enfrentarse de nuevo con Hubac, comandante en jefe de las naves porteñas las que iniciaron las hostilidades a últimos de Dic. de aquel año, posesionándose de las bocas del Colastiné, cerrando toda comunicación con el Paraná y bloqueando Santa Fe. La escuadrilla de Hubac se componía de los bergantines "Aranzazú", "Belén" y lanchas auxiliares.

"Campbell descendió en Goya en busca del adversario al que atacó el 1º de enero de 1820; los oficiales correntinos, dejándose llevar por su entusiasmo, lanzaron su grito de guerra malogrando la sorpresa. Hubac reaccionó a tiempo; fueron alcanzados los faluchos artiguistas *Artigas* y *Oriental* por numerosos disparos que mataron o hirieron a todos sus oficiales, salvándose el resto de la tripulación a nado. Con los tres faluchos, Campbell equilibró la lucha echando garfios a las unidades enemigas; la lucha fue terrible; murieron casi todos los oficiales de ambas escuadrillas. Entre ellos falleció Hubac; su flotilla se replegó a Punta Gorda.

Dejando sus buques en Santa Fe, Campbell se incorporó inmediatamente al ejército federal transformando los valientes marineros correntinos en invencibles jinetes.

"Después de varios encuentros, Campbell llegó a Santa Fe con el resto de su flotilla y luego se trasladó a Corrientes donde ancló en Mayo de 1820, dedicándose a vigilar el Paraná.

Acaecen las desavenencias de Artigas y Ramírez y las derrotas del caudillo oriental; conociendo Campbell la inferioridad de sus elementos se internó en Corrientes.

El 6 de agosto dispuso Ramírez el encarcelamiento de Campbell que, con el Dr. Vedoya fueron enviados engrillados al dictador Francia, quien los escarceló. Perdonó la vida a Campbell y le permitió establecerse en Ñeembucú (Villa del Pilar) donde volvió a su oficio de curtidor hasta su muerte acaecida en 1832".

Nº 5. – Dr. ANACLETO DUFORT Y ALVAREZ

Nacido en San Carlos el 22 de agosto de 1855, hijo de un veterano soldado de la independencia del mismo nombre, fue hombre de espíritu inquieto y polifacético.

Hizo sus primeros estudios en Montevideo demostrando temprana inclinación por la poesía; se desempeñó luego como funcionario del Ministerio de Gobierno en cargo de auxiliar, empleo que abandonó luego del motín del 10 de enero de 1875, emigrando a la Argentina. Dos años más tarde, regresado de dicho país, inició la publicación de la Revista Científica y Literaria —que luego se convirtió en "Revista Americana" de corta existencia. Fue su colaborador el Sr. Eduardo Flores.

Finalizó sus cursos de Derecho en 1876, aunque se graduó recién en 1883 con la tesis: "La prensa irresponsable". Se unió a los miembros de la Sociedad Universitaria y fue asiduo concurrente del Ateneo, actuando como conferencista y orador racionalista y liberal, distinguiéndose por la claridad de conceptos, la lógica de sus deducciones y "cierta fuerza comunicativa envuelta en una prosa cuidada pero sin la pirotecnia verbalista de la época".

Opuesto al duro régimen militarista que gobernaba al país, fundó con los ilustrados ciudadanos Prudencio Vázquez y Vega, Daniel Muñoz y Manuel Otero, el diario "La Razón" aparecido el 13 Oct. 1873. Durante 10 años ejerció el periodismo, hasta que en 1883 se trasladó a Tacuarembó donde abrió estudio de abogado. En aquella ciudad fundó el Club Progreso; dictó lecciones de Historia y Literatura y organizó un observatorio astronómico.

Atraído por la Historia Nacional, publicó un enjundioso estudio sobre la batalla de Cagancha, triunfo de Rivera sobre Pascual Echagüe que había invadido la República.

Reintegrado a la vida montevideana y a la política, compartió con el Sr. Batlle y Ordóñez la redacción de "El Día", acompañ;ndole en su campaña de oposición al gobierno de D. Juan Idiarte Borda.

Apoyó a Juan Lindolfo Cuestas quien le reservó un escaño en el Consejo de Estado, donde presentó su proyecto de creación de la Escuela Naval Militar del 26 Set. 1898, acompañado de la erudita exposición que se reproduce en el apartado 6 del Cap. VI.

Al volver el país al régimen constitucional, fue electo Representante por Montevideo en la 21ª legislatura de 1902, donde presentó su proyecto de ley creando las jerarquías navales, diferenciándolas de las del Ejército. (Introducción al Cap. IX).

Pasó al Senado en 1903, representando a Soriano. Ocupando la presidencia del Cuerpo, una afección cardíaca determinó su deceso el 10 de marzo de dicho año.

Fuentes documentales: Fernández Saldaña, J. M.: "Diccionario uruguayo de biografías". (1810-1940). Mdeo. 1945. T. I; pág. 418.

Copias documentales en el archivo del autor.

Nº 6. – Coronel Mayor BERNARDO DUPUY

Nacido en la villa de Bayona, Francia, en 1803; vino al Plata muy joven donde hizo una larga y brillante carrera.

Como Capitán de Marina entró al servicio de la armada argentina en octubre de 1824, a solicitud de Bernardino Rivadavia. En 1825 tomó a su cargo armar en Barracas cuatro cañoneras y al iniciarse la guerra con el Brasil, Brown le incorporó a su armada. Con la 25 de *Mayo* estuvo en el ataque a Colonia; la mitad de su tripulación fue muerta y su nave casi hundida.

Dupuy recibió graves heridas en el muslo y rodilla derecha, oponiéndose vigorosamente a que se le amputara la pierna, la que salvó tras 15 meses de uso de muleta.

Vuelto al servicio, hizo el corso durante 6 meses por las costas del Brasil, embarcado como 2º del comandante César Fournier, en el bergantín *Congreso*.

Ascendido a Sargento Mayor por Manuel Dorrego, emprende una segunda campaña de corso en la goleta de ese nombre, por la costa brasileña. Hecha la paz, como el gobierno argentino tuviera dificultades para abonar los sueldos, Dupuy toma el mando de una nave mercante en la línea Buenos Aires - Río de Janeiro, pero no siendo su vocación renuncia al segundo viaje.

Obtenida la baja de la armada argentina luego de la muerte de Dorrego pasa al Uruguay donde Rivera le toma a su servicio en el ejército. No teniendo mayores compromisos, embarca como Práctico del Río de la Plata, siendo designado a poco Práctico Mayor.

Oribe le da de baja y cuando Rivera sitia a Montevideo en 1838, le llama para que poniéndose de acuerdo con Fabio Mainez, Luis Lamas y N. Guimaraez se apoderen de la goleta *Loba*, único barco de guerra que el Presidente tiene en el puerto, alistándose para llevar armamentos a Leonardo Olivera. En la noche del 28 de agosto, previa contratación de 4 marineros conocidos y aprovechando la espesa niebla reinante, Dupuy cumple su misión y se pone en marcha hacia el Este, donde Francisco Aguilar le provee de todo lo que faltaba a la nave: anclas, cadenas, dos cañones, etc., cumpliendo órdenes de Rivera que asciende a Dupuy a Tte. Cnel. de Marina. El 31 de agosto llega a Colonia donde recibe órdenes de entenderse con el jefe del bloqueo francés. De acuerdo con éste y el Comandante Santiago Soriano, organizan y ejecutan la toma de la isla Martín García el 11 de octubre de 1838; el 20 del mismo mes Rivera le destina al bloqueo de Paysandú, como 2º de Fourmantin. A su llegada a este destino, la plaza ya había sido tomada por el general Aguiar.

Regresa a la capital y se le confía el mando del bergantín-goleta *Montevideo* que tan destacada actuación tuvo en el combate del 24-25 de mayo de 1841; cuando esta nave es radiada por sus males condiciones, toma el comando de la barca *Cagancha* con la cual participa en el encuentro del 9 de Dic. del mismo año.

El 5 de enero de 1843 el brigadier José Mª Paz le destina a ocupar un cargo en la línea de fortificaciones de Montevideo. Dirige la batería Cagancha a la izquierda y la Mendoza en la plaza. Según testimonios, hace el primer disparo de la ciudad contra el jefe sitiador.

El 5 de diciembre del mismo año se le confía el duro cargo de comandante de la isla Libertad, que desempeña durante 38 meses. Cuando la rodea la escuadra argentina, amenaza volarla con toda la guarnición. En 1847 vuelve a la línea sitiada hasta el fin de la guerra.

El 4 de julio de 1851 se le concede autorización para embarcar en la escuadra brasileña aliada del Uruguay en la guerra contra Rosas, poniéndose a las órdenes del Almirante Juan Pascual Grenfell. En agosto del mismo año solicita se le expida patente de Piloto Mayor del Río de la Plata, en atención a ser el de mayor antigüedad en la matrícula y a los muchos servicios prestados. Se le concede.

En 1853, Venancio Flores le da el cargo de "Jefe del cuerpo de jefes y oficiales". Dicho general se quejaba de que "la escuadrilla oriental le desobedecía y se mostraba alzada, pues sólo acataba las órdenes de Giró y Berro". Luego, el Triunvirato le designó jefe de la escuadrilla. Con una ballenera y 45 enganchados ocupa Nueva Palmira y en la noche del 10 de octubre aborda la goleta *Constitución* fondeada en el arroyo Malo, enviando a Salto, donde se encontraba Flores, a su comandante José M. Caravia. Flores devolvió el prisionero disponiendo que Dupuy cumpliera las órdenes del gobierno, pero "yo no quise tomar a mi cargo la responsabilidad de derramar sangre".

El Ministro de Guerra, Gral. Lorenzo Batlle, le ordena bajar a Montevideo con toda la escuadrilla, lo que realiza luego de rendir honores al triunviro fallecido, Gral. Juan Antonio Lavalleja.

Desembarca en Colonia donde están las tropas sublevadas con Lucas y Gregorio Moreno; repone al Jefe Político, Cnel. Arenas, y llega a Montevideo cuando Flores ejerce solo el poder. Se le ordena entregar la escuadrilla bajo inventario al Colector José M. Muñoz y ocho días más tarde se le nombra Edecán del gobierno, cargo que desempeña hasta el 28 de agosto de 1855, en que Flores sale a Campaña. Dupuy le acompaña hasta su renuncia y continúa como edecán de quienes le suceden, hasta Gabriel A. Pereira durante el primer año de su presidencia.

Luego de Quinteros emigra a Buenos Aires. Cuando Venancio Flores marcha a Cepeda le confía un cargo en el Consejo de Estado provincial.

A fines de 1860 y a instancias del gobierno oriental, se desarma a todos los de esta nacionalidad, por lo que Dupuy queda en muy mala situación económica. Consigue retornar a Montevideo fijando residencia en Paso del Molino, pero fue aprehendido y luego deportado (abril de 1863).

Acompañó a Flores en la Cruzada Libertadora mandando su artillería y al entrar a Montevideo toma el mando de las fuerzas de la capital.

Al asesinato de Flores se le ordena licenciar su personal y queda como edecán de D. Pedro Varela hasta la ascensión a la Presidencia del Gral. Lorenzo Batlle quien le confía la jefatura del Parque Nacional donde contrajo la apoplejía que determinó su fallecimiento.

El 25 de mayo de 1872 se le había concedido la jerarquía de Coronel Mayor (General de División); falleció el 13 de diciembre de 1878, rindiéndosele honores militares.

Nº 7. — Capitán de Fragata RUPERTO ELICHIRIBEHETY

Nacido en San Carlos, Maldonado, el 27 de marzo de 1888, ingresó como cadete de la Academia General Militar el 23 de febrero de 1905. Al iniciarse los cursos de la Escuela Naval, se anotó en ellos (1º/IV/1907), graduándose de Guardia Marina el 22 de diciembre de 1909. De inmediato se le da destino en el crucero R.O.U. *Montevideo,* ascendiendo a Alf. de Nav. graduado el 25 de agosto de 1910. Dos años más tarde adquiere dicho empleo en efectividad, conservando el mismo destino.

El 1º de junio de 1915 se le promueve a Tte. de Navío, pasando a situación de "cuartel" el 26 del mismo mes y año.

Durante su expedición al Polo Sur de 1914, Sir Ernest Shackleton pierde su nave, triturada por los hielos. Su patria, Inglaterra, se halla empeñada en guerra lo que le impide organizar una expedición de auxilio. En tales circunstancias, la reconocida generosidad del pueblo uruguayo es conmovida por un exigente deseo de prestar ayuda, aún cuando no haya nave adecuada ni experiencia en esta clase de navegación. Se decide intentar la aventura con el pequeño barco de hierro "Instituto de Pesca" o "B.1", confiándose el comando de la expedición al Tte. de Navío Ruperto Elichiribehety el cual, previa recalada en las islas Malvinas donde embarca el explorador británico, se dirige a la Isla del Elefante, logrando llegar a 20 millas de distancia, pero sin poder alcanzarla por las arduas condiciones del tiempo que amenazaban aprisionar a la pequeña unidad. (Ver Apart. 2, Cap. X).

En 1917, se le confía la dirección de la Escuela de Marineros y el 1º de abril de 1918 es nombrado profesor de Astronomía y Navegación de la Escuela Naval.

El 20 de enero de 1919 pasa a ocupar la jefatura del Servicio Hidrográfico, donde asciende a Capitán de Corbeta (23/I/1919). Un año más tarde se le designa comandante del transporte "Salto" y el 19 de enero de 1921, Sub Director de la Armada.

Al ascender a Capitán de Fragata (26/IV/1924) se le agrega al Ministerio de Guerra y Marina y tras un breve período de disponibilidad, retorna al destino anterior.

En 1924 pasa a integrar la Comisión de Transportes Nacionales, administradora de los buques alemanes ocupados por el Gobierno.

Fallece el 7 de abril de 1929, con el grado de Capitán de Navío.

8. – Coronel FRANCISCO FOURMANTIN

Nacido en Burdeos en 1799, de padre corsarista a quien se le denominaba "Bivois".

Emigrado a América en 1825, fue contratado por el gobierno de Buenos Aires para ejercer el corso contra la navegación imperial brasileña, al mando del bergantín *Lavalleja* de 200 Ton. que encalla, por lo que continúa sus actividades con la ballenera "Hijo de Julio"; más tarde se hizo cargo del "Oriental Argentino" perdido en los bancos de Santo Tomé a fines de 1827, cayendo prisionero. Logra fugarse con otros corsarios el 19 de marzo de 1828.

Terminada la guerra con el Brasil, fue obligado a emigrar al Uruguay donde se puso a las órdenes de Fructuoso Rivera, hecho que le atrae la confiscación de bienes poseídos en Patagonia.

En el choque político-militar de Oribe y Rivera, el mismo día de la renuncia del primero a la Presidencia de la República, Fourmantin es designado "Jefe provisorio de los buques de guerra nacionales que se encuentran en la rada de Montevideo" (octubre 25 de 1838), posición confirmada más tarde con carácter permanente y extendida a todas las fuerzas navales del país rendidas a Rivera, con las cuales presta relevantes servicios hasta el fin de la Guerra Grande.

Para tomar posesión de los buques que se hallaban en Paysandú y que constituirán la "Escuadrilla del río Uruguay", parte de Montevideo el 3 de noviembre de 1838 en la goleta *Guardia Nacional;* se detiene brevemente en Martín García tomada por las fuerzas combinadas del Uruguay y Francia, llegando al puerto norteño el 11 de noviembre donde encuentra resistencia para ser reconocido como jefe. No obstante, asume el mando el día 13 (V. Apart. 4 de Cap. IV).

La lucha interna de los caudillos orientales se complica y transforma en conflicto internacional con intervención de Juan M. de Rosas y la Estación Naval francesa en el Plata. Para combatir a su poderoso rival, Rivera firma con Corrientes una alianza ofensiva y defensiva el 31 de diciembre de 1838 y el 10 de marzo del año siguiente declara la guerra a Rosas.

El éxito de la lucha obliga a conseguir el aislamiento de Buenos Aires de Santa Fe y Entre Ríos a cuyo fin, el 9 de enero de 1839 se despacha a Fourmantin al Paraná donde deberá actuar en

combinación con fuerzas navales francesas. Las instrucciones que se le imparten se consignan en el Apart. 7 del Cap. IV.

Esta campaña naval que se extiende de enero a abril de 1839 en condiciones sumamente penosas debido a la constante actividad de las operaciones de vigilancia y lucha, sin relevos, con suma escasez de recursos y penurias físicas que llegan a soliviantar al personal, cumple medianamente su finalidad. Participan en ella las naves capitales *General Rivera, General Aguiar* y *Bernardina,* acompañadas de embarcaciones menores. Al conjunto se le distingue como "Escuadrilla Constitucional".

Se le ordena retornar a Montevideo a comienzos de mayo de 1839 y el 13 del mismo mes se le destina de nuevo a la escuadra del río Uruguay a fin de contener las fuerzas de invasión con que Rosas amenaza a la República.

Fourmantin logra rehacer las tripulaciones de las tres goletas que tenía en el Paraná y de la *General Lavalle;* arma la barca 18 *de Julio* los lanchones *Coronel Núñez* y *Coronel Medina* y falucho *Pepita.* A estas fuerzas se suman las que tiene Santiago Soriano en Paysandú, cuya nave principal es el bergantín *Pereira.*

A fines de agosto o principios de setiembre de 1939, Fourmantin está nuevamente en Paysandú como Jefe de la Escuadra del Uruguay, donde cumple su comisión con similares dificultades a las tenidas en el Paraná.

Cuando Coe prepara su escuadra para la defensa de la República en el Plata, se le ordena incorporársele en calidad de 2º Jefe, lo que logra realizar el 23 de junio de 1841 tras vencer la resistencia de Martín García.

Interviene en el encuentro del 3 de agosto de dicho año mandando la goleta *Rivera* que infiere serios daños a la *Belgrano,* insignia de Brown. En el tercer combate de esta campaña, 9 de diciembre de 1841, comanda la barca *"25 de Mayo"* la más artillada de la escuadra nacional.

Cuando el gobierno desarma la escuadra, Fourmantin es destinado a la segunda comandancia de la artillería de plaza, siendo luego jefe en comisión de la misma, hasta 1844. En el Boletín del Ejército de la Capital, Nº 21, firmado por el Jefe de la Defensa, Gral. José Mª Paz, último trimestre de 1843 se consigna: "El Coronel Fourmantin que manda en el día la artillería de la línea, se desempeña muy satisfactoriamente".

Más tarde regresa a Buenos Aires y en octubre de 1851 figura entre los jefes militares que dieron su adhesión a Rosas en ocasión del levantamiento de Urquiza.

En mayo de 1851, Rosas le confió el mando de la *Maipú* y en 1852, luego de Monte Caseros, fue designado comandante de Patagones, cargo que desempeñó hasta el 1º de octubre de 1855.

En 1856 fue designado Sub Delegado de Marina en San Fernando.

El 2 de agosto de 1860 fue dado de alta en las fuerzas navales de la provincia de Buenos Aires con antigüedad al 2 de octu-

bre de 1859. Desempeñó su comando en la guerra sostenida contra la Confederación en 1861 y a pesar de las órdenes de Mitre, nada hizo en esta emergencia para impedir el pasaje de Urquiza de Entre Ríos a Santa Fe. Permaneció fondeado en San Nicolás, en momentos en que la prensa le dirigía severos reproches por su falta de decisión y energía.

Falleció el 21 de noviembre de 1861 en el puerto de Rosario de Santa Fe, de un ataque cardíaco.

Según testimonio del Gral. Manuel Correa, fue el primer marino que izó el pabellón de la República en un buque de guerra nacional, el bergantín *Lavalleja* referenciado al comienzo de estos apuntes; con él logró más de 40 presas.

Documentación básica:

Yabén, Jacinto R.: "Biografías argentinas y sudamericanas". Buenos Aires, 1938. T. II, pág. 635.
Copias documentales en el archivo del autor.

9. – Contralmirante ERCULES ATILIO FRIGERIO

Si, cronológicamente, no fue el primer oficial de la Armada que ligó sus inquietudes al nacimiento de la actividad aeronaval, sí merece tal primacía por la firmeza de su vocación, su tenacidad en logros concretos, su contagioso entusiasmo e infatigable constancia en incorporar el arma aérea al instituto naval militar.

Se vincula a la Armada a través de la Comandancia de Marina a la cual ingresa como aspirante el 5 de mayo de 1904, pasando a prestar servicios en la cañonera *"Suárez"* el 18 de enero de 1905. Luego, la lista cronológica de sus promociones y servicios se ordena de la siguiente manera: 1907, 13 de diciembre: Guardia Marina en el citado barco; 1908, 28 de julio: Sub-Tte. en el crucero *Montevideo;* en el mismo destino asciente a "Alférez de Marina" el 25/VIII/1908; el 16 de julio de 1909 se le adscribe a la Secretaría del Ministerio de Guerra y Marina con destino a Italia a fin de perfeccionar conocimientos.

Mientras permanece en Europa recibe las promociones de Alférez de Navío graduado (25/VIII/910) y Alf. Navío efectivo el 25 de agosto de 1912. En 1916 se halla de regreso al país, pasando a prestar servicios en el *18 de Julio,* destino en el cual asciende a T/N (7 de febrero de 1917); al año siguiente pasa al *Barón de Río Branco;* en 1919 al Depósito de Marineros en Comisión en el Dique Nacional, donde asciende a C/C (27/II/919).

El 13 de marzo de este año vuelve a tomar contacto directo con la Aeronáutica, luego de una comisión que le encomendara el Sr. Batlle y Ordóñez en su segunda presidencia, relativa a la creación de una escuela de aviación. También en 1919 se le confía el cargo del Taller Mecánico y Construcciones Aeronáuticas en la Escuela Militar de Aviación. Desde entonces y tras fugaces destinos

en reparticiones de la Armada, su actividad se desenvuelve en el ámbito de la aviación.

El 18 de febrero de 1925 se le designa Jefe del Servicio Aeronáutico; se da a la tarea de organizar los cursos teóricos, a la compra de aparatos de vuelo y a la obtención de una base. Como Jefe del Servicio tiene la satisfacción de inaugurar la Base de la Isla Libertad, en cuyo proyecto volcó mucha imaginación creadora; integró diversas comisiones: para la reorganización de la Aeronáutica Militar (1927-28); redacción de normas jurídicas relativas a servidumbres aeronáuticas (1936); inspección de exámenes en los cursos docentes de aviación, etc.

El 4/III/932 se le designa Director de la Escuela de Aviación en reemplazo del comandante Tydeo Larre Borges, mientras dura la preparación y viaje transatlántico que prepara dicho jefe; el 19/V/943 es nombrado Jefe Inspector de Aeronáutica; en 1926 se le había comisionado para presenciar experiencias de vuelo en la Base Aero Naval de Puerto Militar del Ministerio de Guerra argentino.

No es de extrañar, pues, en vista de tanta actividad y dedicación a sus afanes vocacionales, que el 22 de junio de 1938 el P. Ejecutivo le hiciera presente sus felicitaciones por su obra en pro del servicio aeráutico nacional.

Hallándose en Italia, ingresa en la Escuela de Aviación de Aviano, el 6 de abril de 1912, donde obtiene el brevet de Piloto Militar que con el Nº 154 le es expedido el 8/VIII/912 por el Ministerio de Aeronáutica italiano; más tarde se le concede también el título de "Pionero de la Aviación". El 20/I/959, nuestro Ministerio de Defensa Nacional, por Resolución Nº 23.044, dispone la reválida del brevet de Aviano; anteriormente, el 26/VI/1940 se le había otorgado el título Nº 1 de Aviador Naval nacional.

Durante su permanencia en Italia no limita sus esfuerzos al aprendizaje de vuelo; el 20 de diciembre de 1912 nuestra Legación en Roma envía informes sobre su conducta y excelentes cualidades expedidos por la Comandancia del Batallón de Aviadores; fue encargado del Servicio Aerológico de la Escuela de Aviano y concurrió al Observatorio Aerológico de Vigna di Valle para realizar el lanzamiento de globos-sonda para los estudios meteorológicos; en Turín realizó el Curso Superior de Aerodinámica.

El 28 de febrero de 1939 se le declara en situación de retiro con su empleo de Capitán de Navío y el 17/XI/947 se le otorga el grado de Contralmirante (Decreto Nº 10.449 del 20/XI/1947).

Había nacido en Montevideo el 22 de abril de 1881.

10. – JOSE GARIBALDI

Este temerario guerrero, luchador político y militar por idealismo, nació en Niza el 4 de julio de 1807, falleciendo el 2 de junio

de 1882. luego de prestar sus valiosos servicios en varias partes del mundo. Su bibliografía es sumamente copiosa, pero a los fines de esta obra sólo interesa y se limita su biografía a su vinculación con el Uruguay.

Condenado a muerte en su patria de origen a consecuencia de sus ideales políticos, emigró a América vinculándose a la empresa de los revolucionarios riograndenses en la proclamación de una república independiente del imperio brasileño.

A bordo de variadas embarcaciones y durante largo tiempo, combatió en la cuenca lacustre de la rebelde República de Piratinín; el 11 de mayo de 1837, comandando el lanchón "Mazzini" apresa en el Atlántico, cerca de Isla Grande, a la zumaca "Luisa" cargada de café. Considerándola embarcación de superiores condiciones a su lanchón, se cambia a ella hundiendo el otro. Con los hombres y la mercadería transfiere el nombre de "Mazzini" a la zumaca, con la cual se dirige al puerto de Maldonado a cuyo puerto arriba el 28/V/837, desplegado el pabellón de la rebelde República, siendo acogido con simpatía por las autoridades y pueblo fernandino.

Con el fin de recoger informaciones sobre la conducta a seguir, despacha a Montevideo a Luigi Rossetti, mientras él y sus compañeros descansaban el puerto oriental y se inician transacciones para la venta de parte del café. Esta situación apacible se transforma en inquietud cuando amigos transmiten la desagradable noticia de que no sólo el pabellón republicano riograndense es desconocido por las autoridades montevideanas, sino que a solicitud del Encargado de Negocios del Imperio, Manuel de Almeida Vasconcellos, se han impartido órdenes para la aprehensión del "Mazzini" y sus tripulantes. Esto obliga a Garibaldi a partir apresuradamente en la noche del 5 de junio hacia Jesús María, lugar combinado de antemano con Rossetti para el reencuentro.

Durante su permanencia en Maldonado, el vecino Domingo Gorlero, a nombre de Garibaldi, solicitó autorización para el desembarco de 5 negros esclavos que viajaba en la "Luisa" y a quienes aquel concedía voluntariamente su libertad, gesto muy propio de los humanitarios sentimientos del ilustre guerrero.

A efectos de apresar la zumaca corsaria, el 14 de junio despachan las autoridades montevideanas al lanchón "María", con 24 hombres armados, a la orden del Teniente José María Erausquin y la goleta "Loba" comandada por Marcos Shannon, quien salió con casi 24 horas de retardo, por lo que no pudo participar en la acción.

A las 8 a.m. del día 15 el "Mazzini" es avistado fondeado cerca del Rosario, descargando; pero cuando Garibaldi percibió las velas procedentes de Montevideo, se puso en facha, en la esperanza de que fuera Rossetti.

Al aproximarse lo suficiente, Erausquin intima la rendición, resistida por Garibaldi por lo que se inicia una activa lucha, con descarga de fusilería. Hay un intento de abordaje que la gente de la "Mazzini" repele a costa de dos de sus mejores hombres. La zu-

maca queda sin gobierno; Garibaldi corre a la barra del timón en circunstancias en que una bala lo alcanza en el cuello y cae sin sentido, gravemente herido. El momento es sumamente difícil. "Mortalmente herido, incapaz de moverme, no habiendo a bordo un hombre que poseyese la menor noción geográfica —escribió más tarde Garibaldi en sus "Memorias"— me arrastré delante de la carta hidrográfica de a bordo buscando con mis ojos moribundos algún punto de meta donde dirigirnos. Indiqué Santafe, en el río Paraná, que vi escrito en letras mayores sobre la mencionada carta".

Toma el mando Luigi Corniglia y "la navegación prosigue sin drama y sin historia. . ." llevando el "Mazzini" 12 horas de ventaja a la *Loba* que buscó por el lado de la costa argentina. El 26 de junio, acompañada de circunstancias favorables, la embarcación corsaria llega a Gualeguay.

No obstante el empeño de las autoridades brasileñas y aún las órdenes emanadas de Rosas para su apresamiento, merced al generoso proceder del gobernador Pascual Echagüe, Garibaldi permanece en aquella población hasta diciembre de 1837, habiendo mediado un fracasado intento de fuga que depara al guerrero un riguroso tratamiento.

Hacia fines de enero de 1838 se le concede la libertad y emprende el regreso a Río Grande, pasando por Montevideo donde se oculta en la casa de un connacional, Sr. Pesente.

En tierra brasileña retorna a su actividad marinera, actuando a bordo del lanchón "Río Pardo"; pero tras 6 años de vida sacrificada, apartado de sus viejas relaciones europeas y familiares, sintiendo la necesidad de residir en algún puerto marítimo para poder intercambiar correspondencia y atender a su mujer e hijo, le deciden a retornar a Montevideo.

Obtenida la autorización de las autoridades riograndenses, viaja a territorio uruguayo conduciendo una tropa de ganado. Arriba a su capital a principios de 1842, acompañado de su mujer Anita a la que desposa el 26 de mayo en la iglesia de San Francisco y y de su hijo Menotti de 2 años.

Se aloja en casa de un amigo, Napoleón Castellini. Para subvenir a sus necesidades se dedica al corretaje comercial y al dictado de clases de Matemáticas así en su alojamiento como en la escuela del maestro Pablo Semidei. Según consigna en sus Memorias, el gobierno uruguayo le ofrece el comando de la corbeta de guerra *Constitución* de la escuadra de Coe, en 1842. Para este año, la flota nacional ha sido disuelta de manera que Garibaldi no tuvo ocasión de participar de las campañas navales del Plata. El marino italiano juzga con severos términos el deliberado destino dado a la escuadra uruguaya. "Contemporáneamente —dice se había encargado del Ministerio de Guerra a un cierto Vidal, de infausta y despreciable memoria. Uno de los primeros pensamientos de aquel hombre fue quitarse el fastidio de la escuadra que reputaba muy onerosa para el Estado, e inútil, la que había costado inmensas sumas y que fomentada como era posible ahora y bien dirigida,

habría podido constituir elemento de predominio en el Plata, sin el cual Montevideo no habría podido emanciparse nunca de Buenos Aires y de su tirano. Por el contrario, la escuadra fue enteramente disuelta por la torpe perversidad del nombrado ministro, vendiéndose los barcos a precios vergonzosos y dilapidándose los materiales. Para completar la obra de destrucción, yo fui destinado a una expedición cuyo resultado no podía ser otro que la perdición de las naves que comandaba".

Esta aludida expedición fue la de auxilios a Corrientes tratada en el numeral 11 del Cap. V.

Como puede apreciarse por las últimas transcriptas palabras de Garibaldi, no se ocultaba a su conocimiento el peligro que representaba aquella expedición al Paraná, por lo que su decisión de comandarla y afrontar las duras contingencias de la disparidad de situaciones ofrece una prueba más del heroico sentido que daba a su existencia. Rubricado en el combate de Costa Brava donde todas las desventajas están de su parte y todas las posibilidades en las de su enemigo; donde los cañones de la flotilla uruguaya se cargan con partidos eslabones de cadena, con monedas de bronce, con cuanto pedazo de hierro se encuentra a fin de que la decisión de defenderla con dignidad se ajuste al más alto precio: el de todo renunciamiento a la vida y al ofrecimiento de todo sacrificio. Cuando vuelan las naves incendiadas, Garibaldi se lleva como el supremo tributo a la dignidad de la causa que defiende, el pabellón nacional.

Luego de una infructuosa espera en Corrientes, el marino italiano recibe órdenes de dirigirse a San Francisco (Paysandú), a fin de participar en la defensa del litoral amenazado seriamente por la aplastante derrota de Rivera en Arroyo Grande (6 de diciembre de 1842), que dejaba al Uruguay abierto a la invasión enemiga.

La necesidad de atender a la defensa de Montevideo hace que se le llame a esta capital sitiada por Oribe y bloqueada por Brown, ordenándosele hundir las naves mayores en los canales profundos del Uruguay; él toma otra decisión: "Heme aquí pues, —estampa en sus Memorias—, en la obligación de incendiar una tercera flota. Sólo que en los dos primeros casos habíamos podido combatir".

Llegado a la capital, se le encomienda organizar una nueva fuerza naval, para lo cual compra algunas pequeñas embarcaciones mercantes que se arman como es posible. Un suceso feliz le estimula en el esfuerzo: el bergantín argentino "San Martín" —ex "Oscar"— vara en las proximidades del Cerro y a pesar de la defensa que le prestan varios lanchones y cañoneras Garibaldi logra recuperarlo siendo la presa más apreciable cinco cañones, "preciosos para nosotros que nos permitió armar tres pequeñas unidades, las primeras de la nueva flotilla y que nos sirvieron para cubrir de inmediato la izquierda de la línea de las fortificaciones".

Para aumentar su escuadrilla y armarla convenientemente, Garibaldi promueve una suscripción popular, logrando darle efectividad a aquel grupo de embarcaciones. Con ellas coopera a la de-

fensa de la isla de Ratas atacada por Brown en la noche del 30 de abril de 1843; organiza excursiones al puerto del Buceo dominado por Oribe, contribuye al aprovisionamiento de la capital asediada.

En abril de 1845, al fracasar la misión pacificadora franco-inglesa Gore-Deffaudis, se decreta el bloqueo de todos los puertos y costas dominados o bajo la influencia de Rosas. Para combatir apoyando tal medida, se rehabilitan las naves de la escuadra de Brown desarmadas por los Almirantes europeos, misión que se encomienda a Garibaldi. Puestas en condiciones, se suman a las unidades navales mayores del Uruguay, bombardeándose y rindiendo la ciudad de Colonia (31/VIII/845); se ocupa luego Martín García (6 de setiembre) y Gualeguaychú.

En tierra, Garibaldi obtiene la victoria de San Antonio (8 de febrero de 1846) por la cual se le concede el grado de general.

Retorna a Montevideo donde se le confía el mando de todas las fuerzas de tierra de la ciudad (1847) pero poco después, habiendo llegado a su conocimiento las reformas pontificias y otros sucesos políticos de su patria, retorna a Europa mientras Montevideo sigue su lucha.

11. – Capitán de Navío FEDERICO GARCIA MARTINEZ

Arquetipo de burócrata profesional como consecuencia de su sobresaliente capacidad intelectual.

Nacido en Montevideo el 5 de junio de 1875, se inscribe como alumno de la Escuela Naval argentina el 31 de enero de 1888, de la cual es designado "Brigadier 1º" por su brillante escolaridad, graduándose como Guardia Marina el 24 de diciembre de 1891.

Se le envía a la Universidad de Glasgow para ampliar conocimientos de Construcción Naval y Máquinas; de regreso solicita la baja que se le concede el 10 de agosto de 1894. Se reintegra al Uruguay y desempeña los siguientes cargos en los empleos que se indican:

Teniente 1º de Marina

1895 — 22 Nov. Encargado de la Sección Naval en el Ministerio de Guerra y Marina.
1898 — 4 Ag. Destino en la Sección Técnica del mismo Ministerio.
1901 — 14 May. Reemplazo.
1903 — 12 May. Profesor en la Academia General Militar.

Capitán

1903 — 25 Ag. En el mismo destino.

Sargento Mayor graduado

1904 — 24 Dic. Profesor en la Academia General Militar.
1908 — 18 Feb. Profesor en la Escuela Naval. (Renuncia el 16 de marzo).

Sargento Mayor

1908 — 12 Oct. Profesor en la Escuela Naval.

Capitán de Corbeta

1909 — 14 Jul. Continúa en el mismo destino; asceendido en la fecha.

Capitán de Fragata graduado

1910 — 25 Ag. Ascendido por ley de tal fecha; continúa en el mismo destino.

1917 — 3 Dic. Adscripto a la Dirección de la Armada, siendo seleccionado para formar parte del Cuerpo General.

Capitán de Fragata

1919 — 23 Enero. El mismo destino.

1919 — 12 Marzo. Integra el Gabinete Militar del Ministro de Guerra y Marina. Asesor técnico-profesional en asuntos de la Armada.

En setiembre de 1909 se le envía a Alemania para controlar la construcción del crucero *Uruguay*, en cuyo proyecto había intervenido.

El 4 de mayo de 1923, en consideración a la difícil situación de la Armada, el P.E. (Ing. Serrato; Ministro Riverós) designa una comisión compuesta por los Capitanes de Navío Federico García Martínez, Tomás Rodríguez Luis y José Aguiar; Capitanes de Fragata Ramiro Jouan, Carlos Baldomir, Arturo Juambeltz y Atilio Frigerio con el objeto de estudiar "cual es la organización más conveniente para la Armada así como el plan general que debe seguirse en los diversos institutos de enseñanza", la cual evacúa la consulta y cesa el 18 de marzo de 1924.

Por decreto del 19 de mayo de 1927 se le nombra Director de la Armada y el 31 del mismo mes y año se le designa para presidir las comisiones de "Adquisición de Material Naval e Hidrográfico para la Armada" y de "Adquisición de Material Naval de vigilancia para los servicios a cargo de la Capitanía de Puerto".

Ya Capitán de Navío, en 1928 es comisionado para estudiar la factibilidad de la explotación por el Estado de la flota de buques mercantes alemanes incautados por el Gobierno durante la guerra 1914-18, produciendo un informe desfavorable.

El mismo año y ante la crítica situación de la Armada, se le encomienda como jerarca máximo de la misma, presentar un estudio de la situación y soluciones, presentando el estudio más completo y el más razonable plan de organización, el que recibió favorable acogida por el Poder Ejecutivo pero poca ejecución. (Ver Apart. 5, Cap. X).

El 8 de mayo de 1931 presentó renuncia de su cargo de Director de la Armada, sucediéndole el Vice Almirante Arturo Juambletz. Pasa a disponibilidad, falleciendo el 30 de agosto de 1944.

Fue hombre de carácter fuerte y firmes convicciones.

12. – Tte. Coronel de Marina XAVIER GOMENSORO

Jefe de Marina de intensa y distinguida actuación en el último cuarto del siglo pasado.

Su jerarquía resulta un tanto confusa por las variaciones habidas. Cuando en 1902, el Dr. Anacleto Dufort y Alvarez presenta su proyecto de cambio de designaciones a los grados del Ejército y la Marina, los "Mayores" se denominarían "Capitanes de Fragata" y los "Coroneles", "Capitanes de Navío". La ley no fue aprobada; sólo al sancionarse la "ley Travieso" el 14/VII/909, se da la jerarquía de "Capitán de Fragata" a los "Tenientes Coroneles".

El legajo personal de este jefe se inicia el 14/VIII/873, ocupando el cargo de Capitán General de Puertos, sin indicarse jerarquía; en 1874 no figura en las listas y el 14/VII/1880, con la designación de "Comandante" se le atribuye el cargo de "Oficial de Derrota del Vapor de Guerra Nacional Fe".

En la "Expresión de destinos y situaciones" de su legajo, se consigna: "Desde julio de 1880 a noviembre de 1883 (14/VII/1880 a 23/XI/883, exactamente) figura como comandante del *Fe* y se hace constar que desde la primera de las fechas indicadas hasta el 19 de agosto de 1883, "no se halla investido de graduación militar". Al pie de una Lista de revista de dicho buque, existe la siguiente anotación: "El Superior Gobierno con fecha 23 de noviembre de 1883 nombró Comandante del Vapor Nacional *Fe* al que lo era del *Rayo*, capitán don Jorge Bayley, pasando el capitán don Xavier Gomensoro á revistar en el presupuesto de la Capitanía como comisionado del Gobierno en Europa".

Esta comisión fue determinada por la construcción en Trieste de la cañonera *General Artigas*, habiéndose confiado al capitán Gomensoro y al Ing. Orestes Gazzano la vigilancia de la obra. La nave partió del puerto de construcción el 19 de octubre de 1884 y llegó a Montevideo el 9 de diciembre, habiendo hecho escala en Gibraltar, San Vicente, Fernando de Noronha y Pernambuco. Toda la derrota se cumplió bajo la dirección del capitán Gomensoro, lo que revela su capacidad profesional. Por otra parte, el éxito respondía a antecedente tan honroso como la comisión cumplida para el gobierno argentino y que el C/N. Francisco P. Miranda comenta así: "El Capitán Gomensoro que desempeñaba la comandancia del vapor *Fe* recibió una invitación del gobierno argentino para dirigir la derrota del nuevo acorazado "Almirante Brown", en su primer viaje de Inglaterra al Río de la Plata, cometido que desempeñó satisfactoriamente aquel distinguido marino, volviendo después a continuar sus servicios en nuestro país".

Este viaje tuvo lugar en 1880, año en que Gomensoro desempeñábase por primera vez en el *Fe*.

El 23 de diciembre de 1884 y con el grado de Sargento Mayor, se le asigna la comandancia de la *General Artigas*, cargo que

mantiene hasta 1886; el 15 de marzo de este año pasa a comandar la *General Suárez,* tomando parte en la acción del Quebracho, historiada en el Apart. 10 del Cap. VII. Como consecuencia de su dudoso procedimiento, del que dio amplia explicación, fue sometido a sumario conjuntamente con su segundo, el Sargento Mayor Roberto Robinson, recayendo la siguiente resolución: "Ministerio de Guerra y Marina. Montevideo, julio 20 de 1886. Por lo que resulta del presente sumario y de acuerdo con el Sr. Fiscal Militar en lo que se refiere al Teniente Coronel Don Xavier Gomensoro, resuelve sea dado de baja y borrado del Escalafón Militar, con nota de indigno de pertenecer a él por haber cometido acto de imprevisión, desidia, falta de energía, indecisión y cobardía en el cumplimiento de su deber militar al desempeñar la comisión que le fue conferida el 28 de marzo ppdo."

Esta resolución fue firmada por Máximo Santos como Presidente de la República y su Ministro de Guerra y Marina, General Máximo Tajes.

Cuatro años más tarde, el 17 de abril de 1890 se le reincorporó al Ejército con el empleo que tenía al penársele, pero manteniéndole en situación de "reemplazo". El 22 de setiembre del mismo año se le designa Ayudante del Ministro de Guerra y Marina; vuelve a "reemplazo" el 18 de octubre del mismo año.

En esta situación y en la de "cuartel" se le mantiene hasta 1889; el 1º de abril de dicho año se le da destino en el Consulado del país en Vigo.

Fallece el 22 de diciembre de 1900.

13. – Capitán ANTONIO MAGDALENA

Avezado profesional, respetado y apreciado por los marinos de su época, tuvo la responsabilidad de la derrota de la cañonera *General Rivera* en el azaroso viaje a los canales fueguinos. De su autoría es también el Diario de Navegación que recogió la pormenorizada información de la memorable expedición.

Hombre ilustrado, de buena capacidad intelectual, generoso en su saber, conquistó la estima general del ambiente marítimo.

Era natural de Santa Cruz de Tenerife, donde nació el 25 de marzo de 1860. En un viaje al Plata desembarca en Montevideo (1885) y se integra a la Armada Nacional como piloto de la *Rivera.* El 12 de febrero de 1886 se le designa Teniente 2º de Marina, conservando el destino en la cañonera, desempeñándose como su segundo desde el 15 de enero de 1887.

Es promovido a Teniente 1º el 14/III/1889; desembarca dos años más tarde y pasa a situación de "cuartel" para ocupar el consulado de la República en su ciudad natal.

Retorna al Uruguay; integra la comisión redactora del Reglamento de Uniformes. Con el grado de Capitán graduado se le de-

signa el 15/VII/901 segundo comandante interino de la *Suárez,* interinato que se prolonga hasta 1903.

Siendo Teniente de Navío pasa a "Reemplazo" y el 21 de diciembre de 1910 se le destina a la Comandancia de Marina como Práctico Mayor del Puerto, también con carácter interino.

Fallece el 4 de marzo de 1918.

14. – Sargento Mayor GUILLERMO ROBERTO MASON

Natural de los Estados Unidos de América, nació en la última década del siglo XVIII.

Vino al Río de la Plata y cuando el 1º de febrero de 1821 el comandante de la fragata "Heroína" destacada en el Puerto de la Soledad (Malvinas), solicitó relevo, se dio de alta a Mason en calidad de Teniente de Marina, el día 27 del mismo mes y año.

Cumpliendo instrucciones, se hizo a la vela para atacar el comercio español en los mares de Oriente, pero debido a sucesivos y fuertes temporales no pudo arribar al Cabo de Buena Esperanza. Regresando a América, a la altura de Río de Janeiro apresó al bergantín de guerra español "Maipú" y luego, junto a la costa de Bahía, a la fragata "Vizcondesa de Río Seco", cuyo casco vendió en San Vicente.

Aprovechando su detención en dicha isla, carenó la "Heroina"; se dirigió luego a Las Canarias; volvió a carenar en Gibraltar y al salir fue apresado por la fragata de guerra portuguesa "Perla". Conducido a Lisboa, la "Heroína" fue declarada "buena presa" y Mason sufrió pena de prisión por más de dos años. Retornó a la Argentina en situación de extrema miseria.

Al estallar la guerra con Brasil, se le dio el mando de la barca "Congreso Nacional", de 16 cañones, integrante de la escuadra de Brown. Asistió al combate de Los Pozos, pero no satisfecho el Almirante con su comportamiento, lo sometió a proceso junto a varios comandantes y oficiales más. Con todo, no perdió el mando de su buque.

Acompañó a Brown en su crucero por las costas del Brasil, del 26 de octubre al 25 de diciembre de 1826.

En 1827, con la zumaca "Uruguay", asiste a la victoria de Juncal. Por su comportamiento en esta y otras acciones, se le promueve a Sargento Mayor de Marina, el 15 de abril de 1827.

Recibe el mando de la "Ituzaingó" con la cual vuelve a zarpar para efectuar el corso en las costas brasileñas; captura 10 presas y 119 prisioneros.

El 3 de mayo de 1840 asiste al degollamiento de su hijo Carlos, junto al coronel Francisco Lynch. Al año siguiente se incorpora a la escuadra riverista mandada por Coe, asistiendo como

comandante de la goleta *Palmar* al combate del 24-25 de mayo de 1841. contra Brown.

En la noche del 25, la tripulación le hace prisionero y el buque, pasando entre la armada de Coe, se entrega a la Argentina. Arribado a Buenos Aires, se le deja en libertad a pedido de la tripulación.

El 16 de febrero de 1843 Rosas ordenó su alta en la P.M.A. del Ejército de la provincia de Buenos Aires, con la jerarquía de Sargento Mayor de Infantería, situación en que se hallaba al fallecer, el 1º de mayo del mismo año.

Documentación básica: "Biografías argentinas y sudamericanas" de Jacinto R. Yabén. Bs. As., 1940. T. III, pág. 693.

15. – Capitán de Navío FRANCISCO. P. MIRANDA

Hombre de firme y heredada vocación profesional, dotado de realizadora inquietud mental y firme voluntad que le permitió vencer las muchos dificultades que en su época condicionaban la conquista de la jerarquía de oficial de marina, honró al instituto naval con su larga, asidua y eficiente labor profesional y producción intelectual.

Su abuelo, José Fernández de Miranda, fue oficial de la Armada Española; prisionero de los ingleses en la batalla de Trafalgar, emigró luego a América radicándose en la villa de Maldonado con su esposa, María Juana de Porto. De este matrimonio nació en dicha villa, en 1820, José Agustín que prestó buenos servicios a la República como soldado en las tropas de Fructuoso Rivera y como marino, luego, comandante del *General Palleja, Montevideo, Fe,* cañoneras *Artigas, Suárez* y *Rivera*. "Siendo Práctico Mayor y Capitán de Navío falleció en el mar a los 82 años".

Dos de sus hijos: Eduardo y Francisco Prudencio siguieron también la tradición marinera.

En agosto de 1886, el biografiado, de 17 años de edad, sentaba plaza de Aspirante en la cañonera *General Suárez*. El aprendizaje era duro; pocos los profesores; el estudiante tenía que realizar un gran esfuerzo de autodidacta.

Francisco P. contó con la ayuda de su hermano Eduardo, Teniente 1º de Marina, formado en la Armada argentina y con estudios en la Escuela de Náutica de Montevideo dirigida por el Tte. de Navío de 1ª clase de la Armada española, Nicolás Maratto.

Francisco Prudencio obtiene sus grados de Guardia Marina y Sub Tte. a bordo de la *Suárez;* el último en abril de 1889.

Llevado por su saludable inquietud e impulsado, sin duda, por su dura experiencia, el joven oficial se hace presente al Jefe de la Escuadrilla y le expone su preocupación por la creación de una escuela naval; el 18/VI/1889 el Presidente Tajes y su Ministro Cnel. Pedro de León, firman el decreto de creación de una Escue-

la de Náutica, estableciéndose como fecha de apertura el mes de febrero del año siguiente; pero la crisis económica de 1890 malogró la iniciativa.

Miranda aprovecha sus frecuentes viajes en las unidades de la Armada para perfeccionar sus conocimientos hidrográficos. Sabe por su padre que las cartas náuticas de la época contienen numerosos errores que trata de ubicar con pocos medios y escaso tiempo. Concreción de sus investigaciones es el estudio: "El estuario del Plata" que presenta al 2º Congreso Científico Panamericano celebrado en Washington en 1916, publicado en dicha capital un año más tarde y la obra de mayor aliento: "El Plata y sus afluentes", publicado en Montevideo en 1924, que sirve de texto de estudio en la Escuela Naval.

En agosto de 1893 es ascendido a Tte. 2º y sus ya sólidos conocimientos se vuelcan en la preparación de los alumnos que concurren a las clases de náutica organizadas por el Jefe de Escuadra, Cap. de Navío Jorge Bayley en la *General Rivera*. Esa mayor experiencia le autoriza, también, a confeccionar programas de estudio para la proyectada Escuela Naval que interesa a los jefes superiores de la Armada.

Imparte también enseñanza a los jóvenes que por vocación o por imposición de sus padres y aún como medida de corrección impuestas por tutores o tribunales de justicia son destinados a la *General Suárez.* Dos aspirantes de esta procedencia. Arnaldo D. Conforte y Carlos Fournier rinden examen en 1894 con alta calificación, al igual que su profesor que continúa cursos de graduado. "Al clausurar los exámenes, expresaba el semanario "El Ejército Uruguayo", hizo uso de la palabra el señor Capitán de Fragata don Jorge B. Bayley, Comandante de la cañonera *"General Rivera"*, contestándole el Teniente Segundo Francisco P. Miranda, en nombre de sus compañeros, agradeciendo las frases de aliento que les dirigió el Comandante Bayley, y haciendo notar las dificultades que habían tenido en la prosecución de sus estudios, debido a las atenciones del servicio a bordo y a los contínuos viajes que han interrumpido frecuentemente el curso de las lecciones".

Con vocación de escritor, se inicia en el periódico "El Heraldo" y colabora sucesivamente en "La Tarde", "El Día", "La Nación", "La Tribuna Popular" y "El Siglo", en cuyo número extraordinario dedicado al cincuentenario de su fundación escribe un largo trabajo cronológico sobre la marina militar en sus últimos 50 años (1863 - 1913).

Además de sus escritos, son numerosas sus conferencias sobre temas y problemas marítimos. Dentro de su producción bibliográfica pueden citarse los siguientes títulos: "La defensa marítima y fluvial de la República O. del Uruguay" (1895); "Influencia de la marina en el porvenir del país", 1896; "Río de la Plata. Alumbrado y balizamiento de su costa septentrional"; "Nuestra reorganización naval" (1907); "Aparejo y maniobra"; "El Estua-

rio del Plata" (1917); "La Profesión Naval"; "Apuntes de Geografía Marítima" y "El Plata y sus afluentes" (1924).

Así mismo tenía en preparación un documentado estudio sobre la Historia Naval del país. "Ocho años —escribe su biógrafo, Cap. de Frag. Domingo Gomensoro— de incesante búsqueda en los Archivos Nacionales; ocho años de investigaciones para obtener la valiosa documentación en que apoyaría su obra histórica, destinada a demostrar que no ha habido en el país ningún acontecimiento internacional, en que no hayamos tenido que apelar como primer recurso a la marina y que no hay en nuestra historia época alguna que no esté llena de sucesos marítimos... Toda la labor histórica de Miranda, labor ímproba a nuestro juicio, y que lo hubiera consagrado como un investigador paciente, sereno y erudito, desapareció para siempre cuando en un día del mes de octubre de 1903 se produjo la explosión de la santa bárbara de la cañonera "General Rivera", de la cual Miranda era su 2º Comandante.

"En aquel luctuoso accidente, donde perdieron la vida cuatro tripulantes, Miranda sufrió quemaduras horribles, heridas varias de muchas gravedad y la pérdida del ojo derecho".

Consta en su legajo personal que prestó servicios como oficial en la "General Flores" y "Vigilante"; fue 2º Comandante de la "General Rivera"; comandante del transporte "Labrador", del "Coquimbo" y del crucero "Montevideo"; defensor de oficio ante los Tribunales Militares; Delegado de la Junta de Administración Militar; Oficial 1º de la Capitanía Gral. de Puertos; Miembro del Consejo Supremo de Guerra y Marina; profesor de la Escuela Naval, etc.

Integró varias comisiones técnicas e intervino en la redacción de los proyectos de los códigos Penal Militar y de Procedimientos Militares.

Fue, por encima de todas las citas, un pundonoroso jefe de la Armada Nacional, con dedicación absoluta a una carrera que abrazó tempranamente con absoluta devoción y provecho.

Bibliografía fundamental: C/F Domingo Gomensoro: "Biografía del Capitán de Navío Francisco P. Miranda". Mdeo. 1930. Apuntes documentales del autor.

Nº 16. – Capitán de Navío EDUARDO NOSEI

Natural de Paysandú, nacido el 17 de mayo de 1893.

El 20 de Feb. de 1911 figura como alumno del Curso Preparatorio de la Escuela Militar y Naval, inscribiéndose en los cursos navales el 30 de Dic. del mismo año. Se gradúa de Guardia Marina el 29 Dic. 1916 y en enero del 19 se le promueve a Alf. de Navío. Tres años más tarde, a Tte. de Navío.

Su carrera tiene la regularidad del oficial de aptitudes normales: Cap. de Corbeta el 22 Feb. 1927; Cap. de Fragata el 28 Feb.

1934 y Cap. de Nav. el 1º Feb. 1946, retirándose el 9 de enero de 1947.

Sus destinos son numerosos: en el *Barón de Río Branco* en 1917; en la cañonera *Suárez* en 1918; como A/N embarca en los transportes "Treinta y Tres" y "Maldonado" durante el año 1920, y en 1922, en los de igual clase "Artigas" y "Salto".

En julio de 1922 pasa al R.O.U. *Uruguay*, al año siguiente retorna al *Río Branco;* en 1924, nuevamente navega en el transporte "Salto".

Se hace al oficio navegando; sus destinos son siempre a bordo de naves de guerra o mercantes: en 1925 vuelve al *Vanguardia;* en 1927 se le da destino en el *Montevideo*, siendo nombrado 2º Comandante del R.O.U. *Uruguay* en 1928 y en 1933 pasa al *Huracán.*

Cuando se ordena la construcción de los tres guardacostas *Salto, Paysandú* y *Río Negro* en Italia, se le confía la jefatura de la misión que ha de vigilar las obras (Decreto del 14/V/934). Y estas terminadas, conduce las naves a Montevideo en un viaje de 8.000 millas con pericia digna de ponderación. Ante las difíciles situaciones que afrontan las pequeñas naves, suya es la responsabilidad de las decisiones. El éxito de la azarosa expedición es, en su parte fundamental, obra de su aptitud y experiencia profesionales, resultado del acierto de sus decisiones. Justas son por lo tanto, las felicitaciones que recibe del Gobierno y autoridades navales cuando entra al puerto de Montevideo, el 9 de febrero de 1936, con sus tres naves intactas, sin un accidente, sin una pérdida material. Entrega el mando de la escuadrilla el 13 de abril de 1936 y vuelve al R.O.U. *Uruguay*. Más tarde se le designa Juez Militar de Instrucción. En la dignidad de su retiro fallece el 19 de enero de 1965.

Nº 17. – Dr. LUCAS JOSE OBES

Nacido en Buenos Aires cuando el Uruguay componía el Virreynato del Río de la Plata, la tierra oriental fue su patria de adopción y donde cumplió larga y brillante actuación pública.

A los 18 años fue enviado a Madrid donde se graduó en doctor en leyes, regresando a América para establecerse en Montevideo que le confió el cargo de Asesor del Cabildo, haciendo valer su talento e influyendo en la trascendente decisión del Cabildo Abierto del 21 de Set. de 1808. Su comportamiento le hace sospechoso a Elío que lo deporta a La Habana, de donde logra escaparse en un barco que lo conduce a Inglaterra, viajando desde allí a Buenos Aires. Cuando el gobierno español de Vigodet capitula en 1814, retorna a Montevideo. Actúa en el Cabildo durante el gobierno de Otorgués que le detiene y envía a Purificación. Oídas sus explicaciones por Don José Artigas, recobra su libertad.

Ocupada la Provincia Oriental por los portugueses, Obes se somete a la realidad que llamará "terrible pero inevitable destino". Restablecido el Consulado de Gobierno por las autoridades lusitanas, Obes es designado Prior de la Corporación y desde tal cargo, con inteligencia y decidido empeño, contribuyó al desarrollo de su tierra y a estimular las posibilidades de su comercio internacional, siendo sus realizaciones más destacables, la habilitación de la enseñanza náutica y la erección del faro de la isla de Flores, obra imprescindible para el sustancial mejoramiento de la navegación del Plata.

Designado Procurador General del Estado Cisplatino, emprendió viaje a Lisboa, pero los acontecimientos de Portugal le obligaron a suspender su itinerario en Río de Janeiro. Regresa a Montevideo en 1823 y se le confía el cargo de Procurador General del Estado Cisplatino.

Jurada la Constitución brasileña de 1824, es electo para representarlo en la Cámara del Brasil; pero al iniciar Lavalleja su Cruzada Libertadora, trata de regresar a su tierra, lográndose fugar en un barco inglés.

Durante el gobierno interino del Gral. Rondeau, se desempeñó como Ministro de Gobierno y Hacienda (1829) y Rivera, en su primer presidencia, le confía el Ministerio de Gobierno y Relaciones Exteriores, cargo que conservó bajo el interinato de Anaya. En 1834, propició la celebración en Montevideo de un congreso panamericano, jerarquizando la posición internacional del Uruguay.

Fomentó la agricultura, la instrucción pública extendida a los niños de color, la construcción de vías de comunicación, el comercio exterior y la navegación.

Desterrado a Río de Janeiro por considerársele aliado a Rivera en su alzamiento de 1836, falleció en Nietheroy el 7 de Nov. de 1836. Sus restos fueron repatriados trece años más tarde.

Nº 18. – Capitán de Navío JULIO C. POUSSIN

Integra la primera promoción de oficiales navales aviadores.

Nacido el 9/I/903, ingresa a la Escuela Naval en 1921 en los cursos de Ingenieros de Máquinas y Electricidad, egresando en 1926 luego de brillante escolaridad. En el mismo año ingresa con otros 4 oficiales de marina a la Escuela Militar de Aviación; en 1927 se le confiere el título de Piloto Aviador, diploma Nº 35.

Luego de prestar servicios en el crucero R.O.U. *Montevideo* y Escuela Naval, viaja a España para efectuar cursos de hidroaviación y especialización en motores y talleres para aeronaves, los que cumple en Barcelona. El 31/VII/931 obtiene el título de Piloto de Hidroaviación.

Al año siguiente ingresa en la Escuela Superior de Aerotécnica (Madrid), obteniendo el título de Ingeniero Aeronáutico (24

de diciembre de 1935), complementando conocimientos en establecimientos de técnica aeronáutica de varios países europeos; realiza prácticas de laboratorio y túnel aerodinámico de Cuatro Vientos.

Regresa al Uruguay y en 1936 retorna a la actividad aeronáutica; en 1938 se le designa Jefe del Servicio Aeronáutico; se desempeña como profesor de vuelo de hidroaviones, de Aerodinámica en la Escuela Militar de Aviación, integra varias comisiones, entre las cuales la de búsqueda de campos para la construcción de un aeropuerto nacional. la de Adquisiciones de Material Naval y Aeronáutico a cuyo fin viaja a los EE. UU. de América designándosele Agregado Naval y Aeronáutico. Durante esta misión concreta la adquisición y envío de 6 hidroaviones Sikorsky.

Designado en 1943 para integrar la Comisión del Aeropuerto Nacional de Carrasco, se desempeña en ella hasta 1959 en que solicita relevo del cargo. Por su actuación como Miembro Delegado en obras y oficiales de enlace, es condecorado por el gobierno norteamericano.

En 1944 se le designa Presidente de PLUNA, cargo que abandona al pasar este ente de Sociedad de Economía Mixta a ente autónomo.

Al cumplir los 25 años de la iniciación de sus estudios, es invitado a visitar España por la Escuela Especial de Ingenieros Aeronáuticos, oportunidad que aprovecha para realizar en España, (1956 - 58) cursos de Aeropuertos y Transportes Aéreos, asistiendo además al 1er. Congreso de Ingeniería Aeronáutica y a la 2da. Conferencia Europea de Aviación Civil. El 8/III/58 se le confiere por el Ministerio del Aire español, el título de Ingeniero Aeronáutico Honorario de la Aviación Española.

Pasa a situación de retiro el 1º Feb. de 1961.

Nº 19. – Capitán de Navío LUIS RISSO

Nació en Montevideo el 5 de noviembre de 1848 falleciendo en la misma ciudad el 19 de marzo de 1916.

Su foja de servicios en la marina militar se inicia el 18 de mayo de 1881 como Ayudante de la Comandancia de Marina, ostentando el grado de Capitán del Ejército conferido el 1º Dic. 1875. El 23 Dic. 1884 es designado Comandante del vapor de guerra *Fe*, en el que permanece hasta 1887. Luego de un breve período de "reemplazo", el 5 julio 1889 se le confía el comando del *General Flores* teniendo ya el empleo de Sargento Mayor.

Como Teniente Coronel pasa a comandar la cañonera *General Artigas* en marzo de 1892 donde le encuentra la revolución nacionalista de 1897, siendo su nave asaltada y tomada por los revolucionarios en el puerto de Nueva Palmira, el 15 de abril de dicho año. En la refriega resulta seriamente herido.

El 15 Oct. 1898 se le nombra comandante de la cañonera *General Rivera* y luego de unos meses de "reemplazo" pasa en calidad de agregado a la Comandancia de Marina (23 Ener. 1904).

En esa condición se mantiene durante toda la revolución de 1904, siendo ascendido a Coronel el 24 Dic. de 1904 y a Cap. de Navío graduado el 14 de julio de 1909. Desde esta fecha hasta el 24 de Oct. de 1914 permanece alternativamente en situación de "reemplazo" y "cuartel" hasta su fallecimiento.

Nº 20. – Capitán de Navío EDUARDO MARIO SAEZ

Natural de Mercedes, donde nace el 31 de marzo de 1880, en un hogar de profesionales lo que sin duda influyó en su educación y forma de vida.

Ingresa a la Armada como Aspirante, el 28 de febrero de 1902, dándosele de alta en la Comandancia de Marina, obteniendo su grado de Guardia Marina el 28 de Dic. de 1904.

Atraído por su afición a los viajes, embarca como "cabo de mar" en el pailebot inglés *"Sordar"* el 18 Set. de 1903; experiencia que termina en las islas Bermudas el 5 de diciembre de dicho año.

El 16 de abril de 1906 se le designa Agregado Naval honorario en nuestra Legación de los Estados Unidos de América, ocasión que aprovecha para matricularse en los cursos de navegación del Colegio Naval de Nueva York, graduándose de "marino de primera clase" con las más altas calificaciones, según certificación expedida por el Almirante Howard Petterson, Director del Colegio.

Coincide este hecho con la adquisición de la pequeña cañonera *Orienta* de cuyo traslado a Montevideo se hace cargo el entonces Sub Teniente Sáez, el cual cumple exitosamente el difícil cometido de su viaje que iniciado al comenzar febrero, termina en Montevideo el 13 de setiembre del mismo año de 1908, luego de más de 200 días de navegación llena de peripecias que demanda coraje, ingenio y capacidad profesional.

El 6 de Feb. de 1909 obtiene autorización del Gobierno inglés para visitar los establecimientos navales del Reino Unido. Asiste a lecciones teórico - prácticas en una escuela de torpedos instalada a bordo del "Nermon", y a cursos en la Escuela de Artillería de la isla Whale.

El 7 Feb. de 1910, mediante una gestión similar ante el gobierno austro - húngaro, se le autoriza a visitar los arsenales navales de Pola, Trieste y Fiume y la fábrica de torpedos Whitehead, empeñándose en cursos prácticos. Asiste a la fabricación de los torpedos destinados al crucero *Uruguay* por entonces en construcción en los Astilleros Vulcan de Alemania.

El 29 de febrero de este año se le concede el grado de Alférez de Navío graduado con antigüedad al 25 de agosto; obtiene la efectividad de este empleo el 25 de agosto de 1912.

A fines de 1910 se halla prestando servicios en el R.O.U. *Uruguay* y en Nov. pide el retiro, reincorporándose luego. Obtiene los demás empleos en las siguientes fechas:

7 Nov. de 1913 —Teniente de Navío.
28 Nov. de 1920 —Cap. de Corbeta graduado.
17 Nov. de 1923 —Capitán de Fragata.

Como Cap. de Corbeta graduado presta servicios en el R.O.U. *Montevideo* como oficial, primero; luego como 2do. Comandante; en mayo de 1920 embarca en el transporte "Treinta y Tres" con igual categoría, retornando al crucero *Montevideo* como Comandante y con el grado de Cap. de Fragata, el 29 de marzo de 1927.

Otras misiones cumplidas:

1920, 27 Dic. Designado ayudante del Contralmirante Bassett.

1921, 17 agosto. Miembro de la Comisión Nacional de Transportes.

1922, 1º de Nov. Ayudante del Exmo. Presidente argentino, Marcelo T. de Alvear.

1925, 21 de enero. Id. del Contralmirante John H. Dayton.

1925, 11 de agosto. Id. del Vicealmirante Sir Leonel Halsey.

1927, 5 de julio. Miembro de la embajada designada para presenciar en Buenos Aires la inauguración del monumento al General Mitre.

1928, 2 Dic. Adscripto al Presidente norteamericano Hebert Hoover.

1936, 9 Dic. Designado edecán del señor Presidente Franklin D. Roosevelt.

En 1915 fue comandante del *Vanguardia* y en 1917 prestó servicios en el Depósito de Marineros.

Se retira de la Armada el 31 de marzo de 1936 y el 1º de Nov. de 1964 se le confiere el grado de Capitán de Navío en situación de retiro. Fallece el 31 de agosto de 1971.

Nº 21. – Capitán General MAXIMO SANTOS

Ciudadano de breve pero intensa actuación pública, en la cual alcanzó las más encumbradas posiciones con celeridad asombrosa, favorecido por su natural inteligencia, las oportunidades históricas y su amistad con hombres de gravitación, como el Coronel y Presidente Lorenzo Latorre.

Según Fernández Saldaña en su "Diccionario uruguayo de biografías", nació en Canelones el 15 de abril de 1847, de familia modesta. Fue empleado de comercio, luego capataz de una empresa de carros, sentando plaza de soldado, posteriormente. El 24 de Nov. de 1868 ostentaba el grado de Sub Teniente.

Actuó, siempre en defensa del sector gubernista, en varias revoluciones. Los sangrientos sucesos del año 75 le abrieron amplias oportunidades, al contar con el influyente apoyo del Ministro de

Guerra y Marina. El mismo día del golpe, el 15 de enero, se le promueve a Sargento Mayor graduado y se le designa jefe del Batallón de Cazadores Nº 5.

El 1º de Feb. del mismo año se le otorga la efectividad del grado y el 21 de julio es promovido a Teniente Coronel graduado.

A la proclamación de Latorre como dictador, el 10 de marzo de 1876, Santos se convierte en su más firme sostén, lo que le vale el ascenso a Tte. Coronel, con autoridad sin freno.

El 13 de marzo de 1880 se produce el hecho insólito de la renuncia de Latorre como Presidente de la República. Santos influye en la Asamblea General para que se acepte la renuncia y ante el Dr. Francisco A. Vidal para que acepte el cargo renunciado por Latorre. El ocupa el Ministerio de Guerra y Marina, siendo promovido sucesivamente a Coronel y a Coronel Mayor (General). Cuando le pareció conveniente, obtiene la renuncia de Vidal y el 1º de marzo de 1882 es elegido Presidente Constitucional.

Mientras sigue su meteórica carrera en un ambiente de arbitrariedades y de dilapidación de los fondos públicos, realiza obra positiva en el fomento de la instrucción pública, la creación de la Escuela de Artes y Oficios, de honda influencia educacional y en la formación de la marina militar, sobre la base de la compra de las cañoneras "General Artigas" y "General Suárez" y la construcción en Montevideo de la "General Rivera". La semejanza de estas naves, sobre todo en clase, velocidad y armamento, realzó el valor del conjunto como fuerza operativa, para cuya dirección se crea el cargo de Jefe de Escuadra que dictando reglamentos, uniformación de procedimientos y un cuerpo de disposiciones conexas, da al grupo una ponderable significación.

Hay que agregar a todo esto la disposición del 1º de Dic. de 1882 que firman Santos y su Ministro Máximo Tajes, agregando a los cometidos de la Capitanía del Puerto la función de Comandancia de Marina y el apoyo prestado a la escuela de enseñanza náutica de Villalpando.

Santos es, así, el iniciador de la Armada Nacional.

El 17 de agosto de 1886, el Teniente Gregorio Ortíz le descerraba un balazo que le hiere gravemente. Renuncia a su cargo y viaja a Europa; su sucesor, el General Máximo Tajes, hace aprobar una ley determinando su extrañamiento del país. Cuando intenta regresar a él, las cañoneras que Santos había adquirido le impiden el desembarco su cumplimiento de la precitada ley.

Nº 22. – Sargento Mayor MALCOLM SHANNON

Natural de Inglaterra. Llegado al Plata, inició sus servicios en la entonces Provincia Oriental, en julio de 1825, como patrón de la lancha *Druida* destinada a conducir armamentos y efectos para las fuerzas de Lavalleja y Rivera.

Al estallar la guerra con el Brasil en 1826, ofreció sus servicios al general Las Heras, siendo dado de alta como Subteniente del Ejército al servicio de la Marina. Fue embarcado de inmediato en la escuadra de Brown. Se halló en todas las acciones en que éste enfrentó a la marina brasileña y participó del crucero cumplido por las costas del Brasil del 20 Oct. al 25 Dic. de 1826.

En el curso de este año había balizado los canales de acceso al puerto de Colonia, tarea necesaria al Almirante para cumplir sus operaciones sobre dicha plaza.

Cuando éste reorganizó su escuadra, se le dio el mando de la goleta *Unión* con la cual intervino en la gloriosa jornada de Juncal (9 Feb. 1827); en el combate del 7 - 8 Abr. de dicho año actuó como jefe del bergantín *Independencia,* mandado por Drummond.

Cayó prisionero de los imperiales en los Pozos.

Terminada la guerra con Brasil, Shannon pasó de nuevo al Estado Oriental por poco tiempo; pero cuando en 1832 Lavalleja y Garzón enfrentan a Rivera, se pone a las órdenes de las autoridades constitucionales. Se le da el mando del pailebot *Constitución,* destinado a vigilar el río Uruguay.

Baja en 1835, se le llama de nuevo en 1836 y toma el mando de la goleta *Loba* con la cual cumple servicios de importancia ante el comisionado oriental en Buenos Aires.

Pasa luego a comandar el bergantín *Pontón.*

Al derrocamiento de Oribe, Shannon que había alcanzado la jerarquía de Sargento Mayor graduado de Marina, es dado de baja por error de Rivera, pero es llamado poco después y se le designa Sargento Mayor efectivo.

En 1841, al armar Coe su escuadra del Plata, se le confía el mando de la corbeta *Sarandí,* nave insigna. Se bate bravamente en el primer combate de las dos escuadras, encontrando la muerte en el encuentro del 24 - 25 de mayo de 1841.

Documentación básica: "Biografías argentinas y sudamericanas", de Jacinto R. Yabén. Bs. Aires, 1940. Tomo V, pág. 636.

Nº 23. – Dr. CARLOS TRAVIESO

Hombre público de larga y múltiple actuación; jurista, político, profesor. Realizó sus estudios en la Universidad Mayor de la República, comenzando a intervenir tempranamente en la vida pública nacional. En 1903 desempeñó el cargo de Inspector General de Policía y en la revolución de 1904 organizó y comandó el Batallón 1º de Guardias Nacionales de Montevideo, formado por elementos voluntarios.

Ingresó a la legislatura siendo electo reiteradas veces, actuando en ambas Cámaras; integró también la Constituyente en representación de Canelones. Dictó clases en la Sección de Enseñan-

za Secundaria y Preparatoria y como profesor de Derecho Constitucional. Fue miembro del Directorio de la Administración Nacional de Puertos y ejerció la presidencia del Banco de Seguros del Estado.

Su vinculación a la marina militar fue vocacional y con raíces tradicionales. Antepasados y familiares contemporáneos, como su padre Joaquín a quien se atribuye la reglamentación de la Escuela de Náutica de Villalpando, vivieron dentro del ámbito marítimo.

Como natural corolario de esa vocación y relaciones con el ambiente marítimo, articuló en 1906 un estudiado proyecto de ley de fomento y organización de la Armada, que no pudo ser considerado por término del período legislativo. Lo reiteró con modificaciones, siendo aprobado el 13 de julio de 1909.

Como se precisa en el apartado 9 del Cap. IX, se trata de un estudio meditado que apunta a la creación de un organismo equilibrado y eficiente.

Se opuso a la adquisición del crucero italiano "Dogali" por considerarlo inapropiado a los propósitos expuestos por el Presidente Williman en su mensaje. Fundamentó con valederos argumentos su oposición.

La "ley Travieso" fue el primer intento serio de crear una Armada con sentido orgánico.

Nº 24. – Dr. FELICIANO VIERA

Hombre de larga actuación política en el país, en el cual ocupó las máximas jerarquías gubernamentales como Presidente de la República y como presidente del Consejo Nacional de Administración.

Nació en la ciudad de Salto el 6 Nov. de 1872 en cuyo Instituto Politécnico efectuó los Cursos Preparatorios, continuando los de Derecho en Montevideo, graduándose de abogado en 1896. Retornó a Salto donde abrió su estudio profesional.

El Coronel Feliciano Viera apoyó a Juan Lindolfo Cuestas al adoptar el gobierno dictatorial, y para reafirmar su adhesión, incluyó al novel abogado entre los miembros del Consejo de Estado. Permaneció en este destino hasta el 8 de agosto en que fue designado Jefe Político y de Policía de Artigas.

En 1899, restablecida la normalidad constitucional, ocupó la representación por Salto en la Cámara de Diputados; fue reelecto al final del período que no cumplió por pasar al Senado; fue presidente del cuerpo durante la presidencia del Dr. Claudio Williman, con gravitación evidente. En la revolución de 1904, había comandado el 9º Batallón de Guardias Nacionales de Montevideo.

En la segunda presidencia del Sr. Batlle y Ordóñez, ocupó el Ministerio del Interior hasta el 28 Feb. de 1915, siendo votado pa-

ra la presidencia de la República por el sector colorado mayoritario. Su gobierno fue de paz, progreso y honestidad administrativa. Alentó sustancialmente el progreso de la marina militar, creando por decreto del 8 Nov. de 1915 la Dirección de la Armada, institucionalizándola por ley Nº 5.561 del 2 de abril de 1917, incorporando a sus cometidos el Servicio Hidrográfico de la Marina, el comando del personal de la Capitanía General de Puertos y el Depósito de Marineros. Desde la presidencia del Senado, acompañó al Dr. Williman en sus realizaciones a favor de la Marina Militar. Falleció el 13 de noviembre de 1927.

Nº 25. – Dr. CLAUDIO WILLIMAN

En dos campos de actividades se encuentra, fundamentalmente, la labor de este destacado ciudadano: la política nacional y la docencia. En el orden cronológico y en el tiempo de dedicación, la segunda.

En 1885, a los 24 años de edad, gana por concurso la cátedra de Física de la Universidad de Montevideo; en 1886, tras el breve paréntesis determinado por su intervención en la Revolución del Quebracho, termina su carrera de abogado. Al año siguiente contribuye a la formación de la Facultad de Matemáticas, integrando el cuerpo de profesores honorarios que posibilitaron tan importante iniciativa; en 1887 se inicia como profesor de la Academia General Artigas —luego Escuela Militar— cargo que no abandonó ni aún en el período en que ejerció la Presidencia de la República.

En 1891 es designado decano de la Facultad de Enseñanza Secundaria y Preparatoria, función que cumple durante 11 años. En esa época, como lo expresa su biógrafo fundamental, "atendía simultáneamente sus clases en la Facultad de Matemáticas, en la Academia General Artigas, en la Facultad de Enseñanza Secundaria y Preparatoria, el decanato de esta institución y su profesión de abogado".

Por algo, la última sílaba de su apellido paterno, entroncado con aleaciones y gente de Saboya, significaría "hombre de voluntad". Y así lo fue, en grado sumo, este eminente ciudadano.

En 1902 se le designa Rector de la Universidad con lo que culmina 42 años de actuación universitaria.

En 1899 obtiene su primer cargo político: edil por Montevideo, desempeñado hasta 1901.

El 30 de abril de 1904 es designado Ministro de Gobierno en la primera presidencia del Sr. Batlle y Ordóñez, siendo recibido su nombramiento con general beneplácito. Su obra fue intensa y fecunda y ya en octubre de 1905 se comienza a hablar de su candidatura presidencial, alto cargo para el cual es electo el 1º de marzo de 1907.

Con una gestión ordenada que le permite terminar más de un ejercicio con superávits presupuestales; con experiencia del estado general de la República y de lo que representan las fuerzas militares como garantía de la paz nacional, se traza un programa de trabajos en el que con ecuanimidad y eficiencia atiende todos los reclamos de un país en evolución: el fomento de la minería, de la pesca, colonización y organización funcional de los puertos, en Economía; la creación de escuelas rurales y las nocturnas para adultos; la reforma universitaria, creación del Archivo Histórico Nacional y de la Revista Histórica por ley del 16/VII/909 además de la adquisición del valioso fondo documental de D. Andrés Lamas, en Cultura; en Obras Públicas, el impulso a la obra catastral, la construcción de obras viales: caminos, carreteras, puentes y ferrocarriles, sobre todo en sus líneas hacia el Este; impulso a la construcción del puerto de Montevideo y al de La Paloma, etc., etc. Todo ésto representa sólo una mínima parte de la fecunda labor nacional impulsada por el activo gobernante. Pero lo que debe merecer especial atención en una obra destinada a historiar la evolución de la Armada Nacional, es su obra trascendente en pro de la marina militar, la que se levanta como un claro hito de referencia en la tarea de su creación y desarrollo.

Ya antes de su elección a la primera magistratura, en su discurso - programa dirigido a la ciudadanía efectuada su elección por la Asamblea General, expresa: "La marina nacional tendrá que formarse, aunque sea en condiciones modestas, porque lo exigen imperiosamente nuestra soberanía y nuestro decoro". Y como tales expresiones responden a una arraigada convicción, todas las manifestaciones del ambiente marítimo son atendidas con singular dedicación.

Con los recursos de la ley del 1º Dic. de 1910, se adquieren 80 boyas luminosas, 25 balizas, 2 balizas - faros y una usina de producción de hidrocarburo para su funcionamiento, agregándose al servicio de iluminación y balizamiento la compra de un remolcador "Puerto Paloma", del balizador "Oyarvide", dos chatas a clapets y la draga "Uruguay VII", elementos imprescindibles para el fomento de nuestros puertos y aguas navegables; y en relación directa con el instituto naval militar, se crea la Escuela Naval por ley de 12 Dic. de 1907; se adquieren el cañonero "18 de Julio", los cruceros "Montevideo" y "Uruguay", el transporte "Barón de Río Branco" y el pequeño cañonero "Orienta"; además, el dique Cibils Jackson.

Ese conjunto revela el valor de la obra realizada por el Dr. Williman a favor de la Armada Nacional: no sólo la dotó de naves, sino del establecimiento imprescindible para las obras de su conservación y del centro docente necesario a la preparación teórico - práctica de los profesionales a quienes correspondió desde entonces atender la responsabilidad que implicaba mantener en funcionamiento todos los organismos de la Armada Nacional.

Nº 26. – Capitán PABLO ZUFRIATEGUI

Marino de la época patricia, soldado de la patria vieja, protagonista en luchas de mar y tierra libradas por la independencia nacional.

Nació el 25 de enero de 1783 y estuvo junto a Artigas en Las Piedras, en Sarandí con Lavalleja, con Rondeau en los dos sitios de Montevideo; fue diputado por Colonia en la Asamblea General Constituyente. Pero su vocación de marino fue la actividad de preferencia.

Inicióse en las luchas de corso contra los ingleses. En 1811, la isla de Ratas enclavada en la bahía montevideana alberga un destacamento español y depósito de armas y pólvora. Se planea una expedición contra ella con la tropa al mando del Cap. Juan J. Quesada y los dos lanchones dirigidos por Zufriategui. La operación tuvo pleno éxito.

En 1813, se arma un cúter con una sola pieza y 20 hombres de tripulación, el que se mantiene en operaciones frente a las costas de Maldonado bajo la dirección del marino uruguayo.

Para vencer la resistencia de Montevideo sitiada, la estrategia impone destruir la escuadra española; el Director Supremo escucha el acertado consejo tomando la iniciativa de armar una escuadrilla, teniendo al jefe de marina uruguaya Francisco Xavier de Viana de Ministro de Guerra y a Brown en el comando de las fuerzas; a ellas se incorpora Zufriategui que participa en la decisiva victoria del Buceo (14 - 17 mayo 1814).

En 1815, tras el triunfo de Fructuoso Rivera sobre Dorrego en Guayabos, Montevideo es entregada a los orientales, confiándose a Zufriategui la Capitanía del puerto de Montevideo. Su experiencia le permite actuar acertadamente sobre el tráfico portuario, operaciones de fondeo, etc.

En 1823, al iniciar el Cabildo montevideano sus trabajos para la independencia de la Provincia, necesita establecer una línea de comunicaciones reservadas con sus delegados en Buenos Aires. La tarea no es fácil y si riesgosa; el río se halla fuertemente patrullado por las naves portuguesas; pero no en vano Zufriategui lo ha navegado desde diez años atrás.

En una pequeña lancha, cuando las sombras se espesan, cruza el Plata sorteando al enemigo, con los sobre reservados ocultos. Regresa de Buenos Aires en la misma forma, hasta que su amigo de ayer, el general da Costa le intima el destierro que cumple en la capital porteña. De allí retorna con Lavalleja el glorioso 19 de abri del año 25; como Jefe del Estado Mayor del Ejército republicano se bate en Sarandí y cuando las tropas combinadas marchan al Brasil, sê le designa Comandante General de Armas de la Provincia.

No tarda en regresar a su ambiente favorito, al designársele nuevamente Capitán de Puerto por decreto del 9 Feb. 1829, cargo

que con carácter provisorio mantiene hasta el 10 Nov. 1830 en que es sustituido por el Cnel. Manuel Oribe. Se le agrega al Estado Mayor.

Informado el Gobierno que un bergantín extranjero ronda las costas de Maldonado en la caza furtiva de lobos, se encarga a Zufriategui reprimir esa violación de las aguas jurisdiccionales; se alista la goleta *Aguila* 2ª, armada con 6 piezas de avancarga.

Tras larga actuación que no mancha ningún acto desdoroso, fallece en mayo de 1840.

Anexo II

DISPOSICIONES VARIAS

Nº 1. – Ley Nº 3.250 creando la Escuela Naval anexa a la Academia a General Militar.

Poder Legislativo.

El Senado y Cámara de Representantes de la República Oriental del Uruguay, reunidos en Asamblea General,

Decreta

Artículo 1º — Créase la Escuela Naval anexa a la Academia General Militar.

Art. 2º — Fíjase en treinta el número de sus alumnos.

Art. 3º — El curso de la Escuela Naval durará cinco años con sujección al plan de estudios y programas que dictará el Poder Ejecutivo:

Art. 4º — El presupuesto anual de la Escuela Naval será el siguiente:

	$
Un Director de estudios navales y encargado de una clase	1.800
Un Profesor de Trigonometría Esférica, Astronomía y Navegación	900
Un Profesor de Cálculo diferencial e integral y mecánica racional	900
Un Profesor de Nomenclatura de máquinas y buques, máquinas á vapor y construcción naval	900
Un Profesor de Artillería Naval y balística	900
Un Profesor de torpedos y minas submarinas ..	900
Un ídem de Hidrografía con dibujo, Oceanografía y Meteorología	900

Un Profesor de Electricidad aplicada, señales y radiografía	900
Un Profesor de aparejo, maniobra y geografía marítima	900
Un Profesor de inglés, con obligación de dar una clase diaria, fuera de la escuela, á oficiales del ejército	900
Treinta alumnos, a $ 120	3.600
Un contramaestre	486
Dos marineros, a $ 243	486
	14.472
Impuesto de 5 por ciento á los sueldos mayores de $ 360	519.30
	27.432.30
Fomento de biblioteca, aparatos y útiles	600
Mesa de alumnos, $ 90 cada uno	2.700
Rancho para tropa, $ 60	180
Gastos de instalación (por una sola vez)	5.000
Biblioteca, aparatos astronómicos, modelos de buques, cartas marinas, etc. (por una sola vez)	5.000
	13.952.30

Art. 5º — Declaránse comprendidos á los profesores de la Escuela Naval en los beneficios que acuerda la ley de julio del corriente año, sobre acumulación de sueldos a los profesores de la Asamblea General Militar.

Art. 6º — El Poder Ejecutivo reglamentará la presente ley.

Art. 7º — Comuníquese, etc.

Sala de Sesiones de la Honorable Cámara de Senadores, en Montveideo, a 11 de diciembre de 1907. — FELICIANO Viera, Presidente. — *M. Magariños Solsona*. 2º Secretario.

Ministerio de Guerra y Marina.

Montevideo, 12 de diciembre de 1907.

Cúmplase, acúsese recibo, comuníquese á quienes corresponda, publíquese e insértese en el Registro Nacional. — *Williman.* — Eduardo Vázquez.

Nº 2. — Ley Nº 5.433. La Escuela Naval pasa a depender del Ministerio de Guerra y Marina.

El Senado y Cámara de Representantes de la República Oriental del Uruguay, reunidos en Asamblea General, decretan:

Artículo 1º — La Escuela Naval dependerá directamente del Ministerio de Guerra y Marina.

Art. 2º — Queda derogado el artículo 1º de la ley de fecha 12 de diciembre de 1907.

Art. 3º — Comuníquese, etc.

Sala de Sesiones de la Honorable Cámara de Senadores, en Montevideo, a 7 de julio de 1916. — R. J. ARECO, Presidente. — M. Magariños Solsona, Secretario.

Montevideo, 12 de junio de 1916.

Cúmplase, insértese en el R. N. y publíquese. — VIERA. — Joaquín C. Sánchez.

Nº 3. — Escuela Naval: pasa a depender de la Dirección de la Armada.

RESOLUCION:

Montevideo, 17 de abril de 1917.

Visto: el artículo 1º de la ley de 12 de junio de 1917 que establece que la Escuela Naval "dependerá directamente del Ministerio de Guerra y Marina".

Atento: a que por la ley de 2 de abril del corriente año corresponde a la Dirección de la Armada la superintendencia de todo el personal y los servicios respectivos, siendo, por consiguiente, aplicables a la situación de la Escuela Naval los argumentos que se invocaron en la parte expositiva del decreto de fecha 16 de abril corriente sobre relaciones de dependencia del Arsenal General de Marina con la citada Dirección de la Armada.

El Presidente de la República ha acordado y decreta:

Artículo 1º — Corresponde a la Dirección de la Armada la superintendencia sobre la Escuela Naval, con sujección a lo que establece el inciso B) del artículo 1º de la ley 2 de abril de 1917.

2º — Comuníquese, etc.

INDICE GENERAL

PRIMERA PARTE:

ANTECEDENTES COLONIALES

SEGUNDA PARTE:

EPOCA DE LA INDEPENDENCIA

TERCERA PARTE:

EL URUGUAY INDEPENDIENTE

CUARTA PARTE:

EPOCA CONTEMPORANEA

Capítulo IX. La primera década del siglo. *Págs.*

Capítulo X. Consolidación estructural y funcional.

Capítulo XI. Evolución naval y organizativa. (1930-1975).

INDICE ALFABETICO DE BIOGRAFIAS

Se terminó de imprimir
el 8 de setiembre de 1977
en la Imp. ROSGAL S. A.
Ejido 1622 - Tel. 90 54 36
Montevideo — Uruguay

Comisión del Papel. Edición impresa al amparo
del Art. 79 de la ley 13.349

Depósito Legal 120.432/77